

~~13265~~ der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18.011/6-4-94

6037 IAB

1994-04-18

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Moser
und Partner vom 14.2.1994, Nr. 6106/J-NR/94,
"Maßnahmen im Bereich der Südbahn"

zu 610613

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Sind die derzeit ausgeschriebenen Baumaßnahmen des Semmering-Basistunnels durch die ASFINAG-Finanzmittel gedeckt, und wenn nicht, wie hoch ist der Fehlbetrag?"

Die derzeit ausgeschriebenen Baumaßnahmen, welche den Pilotstollen umfassen, sind durch die ASFINAG-Finanzmittel gedeckt.

Zu Frage 2:

"Liegt für den Bau des Semmering-Basistunnels ein konkretes und aktuelles Finanzierungsmodell vor, und wenn ja, wie sieht dieses aus?"

Durch die mit der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1993 festgesetzten Mittel sind die der HL-AG mit Übertragungsverordnung zum Bau übertragenen Projekte, so auch der Semmering-Basistunnel, mit einem Betrag von 10,3 Mrd Schilling bedeckt. Generell ist in der nächsten Legislaturperiode entweder eine Asfinag-Novelle, eine jährliche Budgetfinanzierung (wie früher) oder eine Kreditfinanzierung zur Bahninfrastrukturfinanzierung notwendig.

Zu Frage 3:

"Sind die Kosten von 2 Mrd. öS für den, von der ÖBB angekündigten Ausbau der Bahnstrecke Wien-Wr. Neustadt bis 1997 finanziell gedeckt?"

Im Mittelfristigen Investitionsplan der ÖBB sind für den Ausbau der Strecke Liesing - Wiener Neustadt - inklusive der bisherigen Maßnahmen - bis zum Jahr 1997 Investitionen von rd. 2 Mrd S vorgesehen.

Zu Frage 4:

"Welche konkrete Maßnahmen sind bis 1997 zum Ausbau der Südbahnstrecke zwischen Wien und Wr. Neustadt vorgesehen und liegen für diese Maßnahmen aktuelle Bedarfs- und Dringlichkeitsberechnung vor?"

Bis Ende 1993 realisiert:

- * Streckenteilverkabelungen
- * Errichtung der Überleitstellen Theresienfeld und Thalern
- * Ausbau Bf. Leobersdorf
- * Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen in Theresienfeld (Ersatz durch Unterführungen).

In Arbeit oder noch durchzuführen:

- * Bundes- und Landesstraßenunterführung Brunn - Maria Enzersdorf
- * Ausbau Bf. Mödling
- * Umbau Bf. Gumpoldskirchen
- * Umbau Bf. Pfaffstätten mit Landesstraßenunterführung
- * Umbau Bf. Bad Vöslau
- * Umbau Bf. Felixdorf
- * Fertigstellung von drei Unterführungen in Felixdorf
- * Umbau Hst. Wiener Neustadt Nord
- * Teilumbau Bf. Wiener Neustadt

Da - wie bei vielen Infrastrukturvorhaben - erst die Gesamtwirkwirksamkeit den erforderlichen Nutzen stiften, ist eine Bedarfs- und Dringlichkeitsberechnung nicht erforderlich. Eine gleichzeitige Inangriffnahme aller Teilbauvorhaben würde allerdings zu unzumutbaren Betriebsbehinderungen führen.

Zu Frage 5:

"Welche konkrete Maßnahmen sind bis zum Jahr 2000 auf der Route Wien-Graz und Graz-Klagenfurt geplant um einer weiteren Verschiebung des Modal Split im Güterverkehr zur Straße hin

- 3 -

(prozentuale Verteilung von Straßen- und Bahngüterverkehr) vorzubeugen?"

Bis zum Jahr 2000 sind folgende Infrastruktur-Maßnahmen vorgesehen:

- * Nahverkehrsausbau Liesing - Wiener Neustadt
- * Umbau Bf. Wiener Neustadt
- * selektiver zweigleisiger Ausbau der Pottendorferlinie (als Entlastungsstrecke für die Südbahn zwischen Wien und Wiener Neustadt)
- * Ausbau Wiener Neustadt - Gloggnitz und Umbau der Bfe Gloggnitz und Mürzzuschlag
- * Semmeringbasistunnel
- * Modernisierungsmaßnahmen zwischen Mürzzuschlag und Bruck a.d. Mur
- * Entflechtung des "Knotens Obersteiermark" zwischen Bruck a.d. Mur und St. Michael
- * Modernisierungsmaßnahmen auf der Strecke St. Michael - Klagenfurt (einschließlich zweigleisiger Ausbau des Abschnittes St. Veit a.d. Glan - Klagenfurt)

Zu Frage 6:

"Gibt es ein konkretes Konzept für die Errichtung von Güterterminals entlang der Südbahnstrecke und wenn ja, gibt es dazu auch konkrete Finanzierungspläne?"

In den Relationen Wien - Graz bzw. Klagenfurt werden sich die im Fragepunkt 5 angeführten kapazitätserweiternden Infrastrukturmaßnahmen positiv auf die Betriebsabwicklung auswirken und im Güterverkehr zur forcierten Führung von Qualitätszügen genutzt werden. Das somit verbesserte Angebot wird sich günstig auf den Modal-Split auswirken.

Von besonderer Bedeutung für das Güterverkehrsaufkommen auf der Südmagistrale wird auch die Realisierung der geplanten Güterterminals in Wien-Inzersdorf und im Raum südlich von Graz

sein. Über diese Bauvorhaben hinaus bestehen in dieser Relation derzeit keine weiteren konkreten Planungen bezüglich der Errichtung neuer Terminals. Die Intentionen gehen vielmehr in Richtung Kapazitätsanpassung der bestehenden Terminals.

Zu Frage 7:

Welche Möglichkeit besteht ohne den Semmering-Basistunnel die "rollende Landstraße" über die Südstrecke zu führen?"

Die Führung von Zügen der "Rollenden Landstraße" über die Südbahn (via Semmering) ist erst nach Realisierung des Semmeringbasistunnels sinnvoll möglich. Wie der Prognos-Studie aber entnommen werden kann, ist die Führung der RoLa über die alte Semmeringbahn nur unter starken Betriebserschwernissen und Einschränkungen erreichbar, aber nicht das entscheidendste Kriterium für den Bau des Basistunnels.

Zu den Fragen 8, 9 und 10:

"Ist es beabsichtigt zur bestehenden Süd-Bahn eine parallel laufende Süd-Ost-Spange von Wien nach Graz zu errichten und wenn ja, gibt es dafür Wirtschaftlichkeitsberechnungen und einen Finanzierungsplan?"

Ist es beabsichtigt eine weitere Bahnverbindung zwischen Graz und Klagenfurt (Süd-Ost-Spange) zu errichten und wenn ja, gibt es dafür Wirtschaftlichkeitsberechnungen und einen Finanzierungsplan?"

Welche konkreten baulichen Maßnahmen wurden im Zusammenhang mit dem Projekt "Süd-Ost-Spange" bereits durchgeführt?"

Der Bau einer "Süd-Ost-Spange" von Wien über Graz nach Klagenfurt ist prinzipiell vorgesehen, eine Wirtschaftlichkeitsrechnung der Süd-Ost-Spange als Ergänzung zur ausgebauten Südbahn wurde vom Gutachterteam angestellt, abschließende Aussagen hinsichtlich der Finanzierung sind derzeit jedoch nicht möglich. Gegenwärtig stehen im Zusammenwirken mit den betroffenen Bundesländern Maßnahmen zur Trassensicherung im Vordergrund.

- 5 -

Zu Frage 11:

"Warum wurden im Gegensatz zum Semmering-Basistunnel für die, im Zuge des Ausbaues des Knoten Obersteiermark, zu errichtenden Tunnels (Galgenbergtunnel, Traidersbergtunnel und Hochalm-tunnel) keine umfassenden Studien und Wirtschaftlichkeitsberechnungen durchgeführt?"

Im Zuge der Zielsetzungsplanung für den Knoten Obersteiermark wurden für den betroffenen Planungsraum Bruck a.d. Mur - Leoben - St. Michael umfangreiche Variantenstudien betrieben.

Die Ergebnisse dieser Studien führten schlußendlich zu der derzeit bekannten Lösung.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Knotens Obersteiermark wurde von den ÖBB sehr wohl auch eine diesbezügliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung über das Gesamtprojekt erstellt.

Zu Frage 12:

"Liegt für den Ausbau des Knoten Obersteiermark ein konkretes Finanzierungskonzept vor und wenn ja, wie sieht dieses aus?"

Gemäß § 2 (2) Bundesbahngesetz trägt der Bund die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau der für die Erfüllung des Betriebszweckes notwendigen Infrastruktur.

Wien, am 13. April 1994
Der Bundesminister

