

1426/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1409/J-NR/1996, betreffend Süd-Ost-Spange, die die Abgeordneten Dr. Josef Trinkl und Kollegen am 30. Oktober 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Allgemein:

Die seitens der Länder Burgenland, Steiermark und Kärnten geforderte Erklärung der Süd-Ost-Spange zur Hochleistungsstrecke im Sinne des §1 Hochleistungsstreckengesetz 1989 ist auf Grundlage des Ministerratsbeschlusses vom 25. Jänner 1994 durch Verordnung der Bundesregierung vom 4. Februar 1994 (BGBl.Nr.83/1994) erfolgt.

Ferner wurde die gesamte Süd-Ost-Spange Wien - Flughafen - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Tarvis in die "gemeinschaftliche Leitlinien für die transeuropäischen Netze" aufgenommen, wodurch die Bedeutung dieser Hochleistungsverbindung für den langfristigen Ausbau des zentraleuropäischen Eisenbahnnetzes auch im Rahmen der EU festgehalten ist.

Als erster Schritt zur Realisierung des wichtigsten Teilabschnittes dieser langfristigen Netzerweiterung wurde am 29. Mai 1995 zwischen dem Bund und den unmittelbar beteiligten Ländern Steiermark und Kärnten vereinbart, daß die erforderlichen Planungsarbeiten für den Abschnitt Graz - Klagenfurt („Koralmbahn" mit einem rd. 30 km langen "Koralmtunnel") unverzüglich begonnen werden. In weiterer Folge wurden der HL-AG die Planungsarbeiten zur Vorbereitung

einer Trassenverordnung samt Umweltverträglichkeitsprüfung durch Verordnung im Sinne des § 8 Hochleistungsstreckengesetz 1989 übertragen (BGBl. Nr. 597 vom 31. August 1995), welche nunmehr bereits intensiv durchgeführt werden.

Bezüglich des Abschnittes Wien - Graz ergeben sich folgende Bemerkungen zu den einzelnen Anfragepunkten.

1. Zu welchem Ergebnis kamen die Expertenteams, die sich mit einer Trassierung über das Burgenland und die Oststeiermark beschäftigt haben?

In der Machbarkeitsstudie hat das Expertenteam die grundsätzliche technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer Hochleistungsstrecke unter bestmöglicher Berücksichtigung der Umweltauswirkungen festgestellt. Auf Grundlage eines umfangreichen Kriterienkataloges wurde eine der zahlreichen untersuchten Trassen als "Trassenband" (d.h. mit örtlichen Trassierungsspielräumen) vorgeschlagen, für welche - insbesondere durch Minimierung der Umweltbeeinträchtigung - die insgesamt günstigsten Wirkungen ermittelt wurden. Dieses Trassenband führt vorwiegend in Tunnel- und Brückenlage von Oberwart direkt über Weiz nach Graz und schließt eine Güterumfahrung von Graz über Gleisdorf ein.

2. Welche Gründe sprechen im konkreten für, welche gegen den Bau?

Aspekte der regionalen Entwicklung und Erschließung, insbesondere im Reiseverkehr, sprechen eindeutig für die Realisierung einer Hochleistungsstrecke Wien - Graz als Ergänzung zur ausgebauten Südbahn (inkl. Semmeringbasistunnel), ebenso die langfristigen Prognosen für den Güterverkehr.

Es ist jedoch festzuhalten, daß der Abschnitt Wien - Graz erst dann sinnvoll betrieben werden kann, wenn die Koralmbahn Graz - Klagenfurt fertiggestellt ist.

3. Wie stehen Sie zum Bau der "Süd-Ost-Spange"?

Mit der o.e., durch Verordnung der Bundesregierung erfolgten Erklärung zur Hochleistungsstrecke wurde bereits zum Ausdruck gebracht, daß die Realisierung der gesamten Süd-Ost-Spange langfristig anzustreben ist. Mit der Übertragungsverordnung der Koralmbahn an die HL-AG wurde ein Priorisierungsschritt gesetzt.

4. Wie sieht der Zeitablauf für die weitere Vorgehensweise hinsichtlich der "Süd-Ost-Spange, aus?

Die HL-AG bereitet derzeit den Abschnitt Graz - Klagenfurt für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung auf. Ausgehend vom Ergebnis dieser Planungen erfolgen die weiteren Schritte. Der Zeitablauf für die weitere Vorgehensweise ist auch von den künftigen Finanzierungsmöglichkeiten abhängig, da die Errichtungskosten der Süd-Ost-Spange den derzeitigen Finanzierungsrahmen für Schieneninfrastruktur bei weitem sprengt.

5. Wie weit könnte es durch den Bau dieser Bahnstrecke zu einer Entlastung des Individualverkehrs kommen?

In der Machbarkeitsstudie wurde aufgrund des erwarteten hohen Attraktivitätsniveaus dieser Neubaustrecke eine sehr starke Verlagerungswirkung von der Straße auf die Schiene nachgewiesen.

6. Welche Vorteile bzw. Nachteile würde der Bau der "Süd-Ost-Spange" konkret den Betrieben und Bewohnern des Bezirkes Weiz bringen?

Für den politischen Bezirk Weiz würden sich durch die unmittelbare Lage an einer neuen HL-Strecke außerordentlich große Standortvorteile ergeben, insbesondere im Reiseverkehr sowohl in Richtung Graz und Klagenfurt als auch in den Raum Wien und Schwechat.