

1447/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1461/J-NR/1996, betreffend das Projekt "ÖBB-Knoten Obersteiermark - Eisenbahntunnel Traidersberg," die die Abgeordneten Kurt Wallner und Genossen am 14. November 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten-

1., 2., 3., 4. und 5. Stimmen die Berichte, daß der Bau des Traidersbergtunnels aufgeschoben ist? Wenn ja, wer ist diese Entscheidung getroffen und wie wird sie begründet'?

Warum wurde die Trassenverordnung für den Traidersbergtunnel noch nicht erlassen?

Was bedeutet das Aufschieben des Baues des Traidersbergtunnel für die Betriebsabwicklung der ÖBB im Raume St. Michael-Leoben-Bruck?

Ist aus Ihrer Sicht die Errichtung des Knoten Obersteiermark überhaupt notwendig? Wenn ja, wann kann mit einer Realisierung gerechnet werden? Wenn nein, welche baulichen Alternativen gibt es, insbesondere im Streckenabschnitt zwischen Leoben und Bruck/Mur?

Kann überhaupt mit dem Bau des Trsidersbergtunnels gerechnet werden'?

Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht "?

Antwort

Im Jahr 1995 wurde der HL-AG die Planung des Abschnittes Graz - Koralm - Klagenfurt übertragen.

Weiters ist die HL-AG mit der Durchführung der sogenannten Vernetzungsplanung beauftragt, wobei die

Auswirkungen der einzelnen geplanten Hochleistungsstreckenabschnitte zueinander untersucht werden sollen. Im Rahmen der Vernetzungsplanung wird derzeit unter anderem auch die Notwendigkeit der einzelnen Komponenten des Knotens Obersteiermark (wie des Traidersbergtunnels) im Zusammenhang mit einer hinkünftigen Koralmbahn untersucht. Ein endgültiges Ergebnis liegt 'derzeit' "noch nicht vor, deshalb wurde bis jetzt die Strassenverordnung für den Traidersbergtunnel noch nicht erlassen. Bis zur allfälligen Errichtung des Traidersbergtunnels stehen zwischen Leoben und Abzweigung St. Michael - mit Ausnahme des rund 1km langen Abschnittes zwischen Ostportal Galgenbergtunnel und Abzweigung St. Michael (Annabergtunnel) - vier Gleise in Form des Galgenbergtunnels und der Bestandsstrecke zur Verfügung.

6. Welche finanziellen Aufwendungen und in welcher Höhe wurden für den Traidersbergtunnel bereits getätigt.?

ANTW

Insbesondere für Probebohrungen und Planungsleistungen wurden bisher rd. 54 Mio. S aufgewendet.

7. Muß nach Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels ohne Bau des Traidersbergtunnels die Bestandsstrecke Leoben - St. Michael weiter aufrecht erhalten bleiben?

Antwort:

Die bestehende Strecke über Leoben Hinterberg steht nach Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels bis auf weiteres grundsätzlich für den Regionalverkehr zur Verfügung . Über eine allfällig künftige Entbehrlichkeit ist zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden.

8. Sind Sie gewillt die Wünsche der Anrainer im Leobener Stadtteil Donawitz und der Stadtgemeinde Leoben, d.h. den Bau einer Unterflurtrasse als Zulaufstrecke zum Traidersbergtunnel durch den genannten Stadtteil zu realisieren?

Antwort:

Eine Unterflurtrasse der Zulaufstrecke zum Traidersbergtunnel zwischen Leoben Hbf und Leoben Donawitz war zu keinem Zeitpunkt Bestandteil der Zielsetzungsplanung der ÖBB. Im Falle einer Realisierung des Traidersbergtunnels sind seitens der ÖBB - unvorgreiflich dem Ergebnis des behördlichen Baugenehmigungsverfahrens - konventionelle Lärmschutzmaßnahmen mit ausreichender Schallschutzwirkung vorgesehen.

9. Wie hoch ist das derzeitige Zugaufkommen im Bereich des "Knoten Obersteiermark" und welche Prognosen gibt es?

Antwort

Wie mir die ÖBB mitteilen, ist die Strecke Bruck a.d. Mur - St. Michael im aktuellen Fahrplan 1996/97 mit 241 Zügen an einem durchschnittlichen Werktag belastet.

Die Prognosen hängen von der künftigen Verkehrsverteilung ab.

10. Ist durch den Aufschub des Traidersbergtunnels auch der Ausbau des Bahnhofes Leoben betroffen?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Wann ist mit dem Baubeginn im Bahnhof Leoben zu rechnen?

Wann mit der Fertigstellung?

Antwort:

Ein Umbau des Bf Leoben - wenn auch nicht in vollständigem Umfang - ist zur Einbindung des Galgenbergtunnels erforderlich.

Nach den für die Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels notwendigen Adaptierungsmaßnahmen in Leoben Hbf wird über den weiteren Infrastrukturbedarf (Dimension und Dringlichkeit) entschieden.

11. Wie werden die durch das Schieneninfrastrukturgesetz 1996 bereitgestellten Gelder verwendet?

Welche Projekte sind dabei prioritär?

Welche Begründungen gibt es dafür?

Wie hoch ist der Anteil der gemäß dem Schieneninfrastrukturgesetz '96 bereitgestellten Mittel für die nächsten 5 Jahre in der Steiermark?

Sind überhaupt für die Steiermark solche Mittel vorgesehen?

Wenn ja, für welche Projekte und in welcher Höhe?

Antwort

Die aufgrund des Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesetzes pro Jahr zur Verfügung stehenden Geldmittel in Höhe von 12 MrdS werden für folgende Arten von Projekten verwendet:

1. Projekte, mit deren Bau bereits begonnen wurde und die damit als übertragen gelten.

2. Projekte, die den Österreichischen Bundesbahnen, der HL-AG oder der Brenner-Eisenbahngesellschaft zur Planung bzw. zur Planung und Durchführung mittels Verordnung übertragen wurden.

Die konkrete jährliche Mittelbewirtschaftung sowie Bauzeit- und Baubedarfsplanung obliegt der Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft, die eben ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen hat. Neben den Projekten "Semmering-Basistunnel" und "Koralmbahn", die der HL-AG übertragen wurden, wurden den ÖBB folgende steirische Projekte übertragen-
Bahnhof Mürzzuschlag, Bahnhof Leoben, Graz-Spielfeld, Bahnhof Gleisdorf Unterwald-Kalwang, Terminal und Umbau St. Michael.

Bahnhof Bruck/Mur, FLM/ELM Graz (Organisationsreform, bauliche Maßnahmen), FLM/ELM Selzthal (Organisationsreform, bauliche Maßnahmen), Bahnhof Kalsdorf, Bahnhof Spielfeld-Straß, Bahnhof Werndorf, Bahnmeisterei Hieflau.

Darüberhinaus wurde die Planung und Durchführung einer Reihe von Maßnahmen mit Netzbezug in der Steiermark verordnet, bei denen keine örtliche Zuordnung möglich ist.

12. Wann und in welchem Umfang kann mit der Errichtung und Fertigstellung des Logistik-Centers in St. Michael gerechnet werden?

Antwort

Als erste Bauetappe ist die Verlegung des Bahn Expresß-Knotens von Leoben Hbf nach St. Michael vorgesehen. Der Baubeginn ist für 1997 geplant. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnittes für Transport-Logistik ist mit Ende 1998 beabsichtigt.

13. Wann ist mit dem vollständigen Lückenschluß der Schoberpaßstrecke im Bereich Wald/Schoberpaß-Kalwang zu rechnen?

Antwort:

Derzeit ist das vorletzte Baulos zwischen Furth und Wald im Bau.

Das letzte Baulos zwischen Wald und Kalwang befindet sich gegenwärtig in Planung und wird 1997 eisenbahnrechtlich eingereicht. Als Baubeginn ist das Jahr 1999 vorgesehen, die Fertigstellung erfolgt nach 2000.