

1592/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1545/J-NR/1996, betreffend die Ghega-Bahn am Semmering, die die Abgeordneten Kampichler und Kollegen am 28. November 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Gibt es seitens des Verkehrsministeriums Überlegungen, ob die Ghega-Strecke durch einen Ausbau den künftigen Gesamtverkehrs-Anforderungen gerecht werden könnte?

Antwort:

Die Ghega-Bahn kann keinesfalls "durch einen Ausbau den künftigen Gesamtverkehrs-Anforderungen gerecht" gemacht werden, da die technischen Parameter der Strecke insbesondere die Tunnelprofile und die Kurvenradien, keinen hochrangigen Verkehr zulassen.

Bereits 1992 wurde die renommierte Schweizer Firma Prognos AG beauftragt, eine verkehrswissenschaftliche und verkehrspolitische Untersuchung über die Bedeutung des Systems Südbahn durchzuführen. Ende 1993 wurde der Schlußbericht vorgelegt,

der auch das Thema Ausbau der bestehenden Semmering-Strecke beinhaltet und abschlägig beurteilt.

2. Wenn ja, was würde der Ausbau der Ghega-Strecke kosten?

Antwort:

Nach den Ergebnissen des Prognos-Gutachtens würde die jedenfalls notwendige Adaptierung der Ghega-Strecke rd. 3 Mrd. S (Preisbasis 1990) kosten. Angenommen wurde hier eine Sanierung und Adaptierung der Bergstrecke inkl. Aufweitung der Tunnels ohne Änderung des derzeitigen Trassenverlaufes.

Der Aufwand für einen hochleistungsgerechten Ausbau der Semmering-Bergstrecke wird im Prognos-Gutachten mit 7-8 Mrd. S angegeben.

3. Gibt es betriebswirtschaftliche Untersuchungen zum Verhältnis

Ausbau der Ghega-Strecke und Neubau des Semmering-Basis-Tunnels?

Antwort:

Die von der Fa. Prognos durchgeführte betriebswirtschaftliche Vergleichsrechnung ergab, daß der Semmering-Basistunnel (mit Erhaltung der Bergstrecke für einen eingeschränkten Verkehr) im Vergleich zu allen anderen Szenarien (Ausbau der Bergstrecke, Südostspange) die sinnvollste und wirtschaftlichste Maßnahme darstellt

4. und 6. Gibt es ein Konzept für den Weiterbestand der Ghega-Bahn nach

Errichtung des Semmering-Basis-Tunnels? Was sind die wesentlichsten Inhalte?

Wie soll der Nahverkehr abgewickelt werden, wenn die Ghega-Strecke stillgelegt wird?

Antwort:

Mit dem Land Niederösterreich wurde vereinbart, daß der Nahverkehr auf der Scheitelstrecke weiterhin aufrecht bleiben soll; hierüber gibt es bereits ein Abkommen zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich

Weiters besteht Übereinstimmung, daß Touristenverkehre auf der Scheitelstrecke bei Übernahme des Selbstkostenanteils durch Dritte geführt werden können.

Das Land Niederösterreich verpflichtet sich seinerseits durch geeignete fremden-

verkehrswirtschaftliche Aktivitäten zu einer verbesserten Nutzung der Scheitelstrecke beizutragen.

5. Was kostet der Betrieb der Ghega-Strecke, wenn sie als Nebenbahn geführt würde und wer kommt für die Kosten auf?

Antwort:

Die Kosten der Weiterführung der Semmering-Scheitelstrecke als Regionalbahn (den Begriff "Nebenbahn" gibt es seit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes nicht mehr) können zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermittelt werden, da das künftige Betriebsprogramm auf dieser Strecke noch nicht bekannt ist. Für die Kosten der Infrastruktur wird aufgrund des Bundesbahngesetzes 1992 der Bund weiterhin zur Gänze aufkommen, es sei denn, von regionaler Seite würde ein Ausbau der Scheitelstrecke für den Nahverkehr gewünscht, in welchem Fall auch eine finanzielle Beteiligung des Landes/der Länder erforderlich wäre. Von derartigen regionalen Ausbauwünschen für die Scheitelstrecke ist meinem Ressort bis dato nichts bekannt.