

2377/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2394/J-NR/1997, betreffend Knoten Obersteiermark, die die Abgeordneten Grollitsch, Schögggl und Kollegen am 7. Mai 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:

Im Rahmen der gemäß § 1 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 19. Juli 1989 (BGBl.Nr. 405 vom August 1989) an die HL-AG übertragenen "Vernetzungsplanung" sind die Auswirkungen der einzelnen geplanten Hochleistungsstreckenabschnitte zueinander zu untersuchen.

Derzeit werden durch die HL-AG im Rahmen der Vernetzungsplanung unter anderem die verkehrstechnischen Grundlagen und 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.

1. Ist es richtig, daß die Errichtung des Traidersbergtunnels nicht in absehbarer Zeit in Angriff genommen wird?

Antwort:

Das Bauvorhaben Traidersbergtunnel ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht prioritär.

2. Wann wird der Galgenbergtunnel in Betrieb genommen?

Antwort:

Die Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels ist im Frühjahr 1998 vorgesehen.

3. Werden die Bahnhofsumbauarbeiten in Leoben für die Errichtung beider Tunnel oder lediglich des Galgenbergtunnels ausgeführt?

Antwort:

Die Umbauarbeiten im Bahnhof Leoben umfassen derzeit Maßnahmen, die mit der Einbindung des Galgenbergtunnels in Zusammenhang stehen.

4.,5., Wird der Umbau der Sicherungsanlagen im Hinblick auf die Nichterrichtung des Traidersbergtunnels anders ausgeführt als ursprünglich geplant?

Welche Konsequenzen hat dies insbesondere auf Ausführung und Standort des notwendigen Zentrallstellwerks?

Antwort:

Es darf darauf hingewiesen werden, daß der Traidersbergtunnel auf Grundlage der von den ÖBB vorgelegten Unterlagen mit der 3. ÖBB-Ü-VO (8GBI.Nr. 11183/1997 vom 27. März 1997) den ÖBB zur Planung übertragen wurde.

Eine allfällige Nichterrichtung des Traidersbergtunnels hat auf die Gesamtprojektierung der modular erweiterbaren Sicherungsanlagen keine Auswirkung. Die Außenanlage und die bahnhofspezifische Software wird für den zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme aktuellen Gleisbestand ausgeführt.

6. Bleibt die alte Bestandsstrecke im Hinblick auf die Nichterrichtung des Traidersbergtunnels und die damit eben fehlende Kapazitätserweiterung erhalten?

Antwort:

Die Aufrechterhaltung der bestehenden Strecke über Leoben Hinterberg ist derzeit betrieblich erforderlich. Über deren Auflassung wird nach Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels zu entscheiden sein.

7. Wenn ja, wie erfolgt die Einbindung im Bereich St. Michael, wo auch nach der Errichtung des Galgenbergtunnels nur zwei Gleise zur Verfügung stehen, weil hier keine Neutrassierung geplant war?

Antwort:

Die Anbindung der bestehenden Strecke an die Neubaustrecke erfolgt im südlichen Bereich, d.i. zwischen dem Südportal des Galgenbergtunnels und dem Nordportal des bestehenden Annabergtunnels.

8. Warum wurde der ursprüngliche Plan eines dreigleisigen Galgenbergtunnels verworfen, welche Mehrkosten hätte dieser gegenüber der ausgeführten Variante verursacht bzw. wieviel wäre er günstiger als die Variante mit beiden Tunnels gekommen?

Antwort:

Insbesondere aufgrund der äußerst schlechten Geologie wurde eine dreigleisige Ausführung des Galgenbergtunnels verworfen.

Kostenmäßige Bewertungen wurden aufgrund der überdurchschnittlichen schwierigen Einschätzungen der Ausgangsparameter nicht zu Ende geführt.

9. Wie groß wäre die Fahrstreckeneinsparung, wie groß die Fahrzeitverkürzung durch die beiden Tunnels jeweils gewesen?

Antwort:

Die Streckenverkürzung beträgt beim Projekt Galgenbergtunnel ca. 30 %, beim Projekt Traidersbergtunnel ca. 40 %.

Die Fahrzeitreduktion ist beim Galgenbergtunnel mit rd. 4 Minuten, beim Traidersbergtunnel mit rd. 12 Minuten zu veranschlagen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, daß eine Fahrzeitverkürzung durch den Traidersbergtunnel nur die Relation Leoben - Schoberpaß betreffen wurde, wobei der Halt im Bahnhof St. Michael entfiel.

10. Welche Kosten waren für die beiden Tunnels jeweils veranschlagt und wie hoch werden sie nach derzeitigem Stand sein?

Antwort:

Die Kosten des Galgenbergtunnels wurden mit 2 Mrd. S (Preisbasis 1996), die des Traidersbergtunnels werden auf rund 2,5 Mrd. S (Preisbasis 1996) veranschlagt.

11. Wann wird der Ausbau der Schoberpaßstrecke fertiggestellt sein?

Antwort:

Der Ausbau der Schoberpaßstrecke wird voraussichtlich 2001 abgeschlossen.

12. Wie hoch waren die bisherigen Kosten für dieses Projekt, wie hoch werden jene für die noch ausstehenden Arbeiten voraussichtlich sein?

Antwort

Die bisherigen Ausbaukosten betragen rd. 3,3 Mrd. S. Die Kosten der beiden letzten Bauabschnitte sind mit rd. 1,2 Mrd. S zu beziffern.

13. Ist es richtig, daß man bereits 1970, trotz Umsteigens und teilweisen Dampfbetriebes in der Relation Graz-Linz nur 15 Minuten länger brauchte als heute und selbst 1986, also vor Ausbau des Schoberpasses die Strecke um 16 Minuten schneller als heute zurückzulegen war?

Antwort:

Ja. Anzumerken ist allerdings, daß im konkreten Fall die damalige Fahrplanstrategie weniger Reisezughalte zur Basis hatte und darüber hinaus noch kein mit heutigen Verhältnissen vergleichbares Taktgefüge existent war.

14. Halten Sie es - ungeachtet der Tatsache, daß die Strecke natürlich auch dem Güterverkehr dient - für akzeptabel, Milliardenbeträge in den Ausbau für wesentlich höhere Geschwindigkeiten zu investieren, wenn dann die tatsächlichen Fahrzeiten wesentlich länger werden, wie dies ja auch im Bereich der Westbahn zu beobachten ist?

Antwort:

Der Ausbau der Schoberpaßstrecke erfolgt primär zum Zwecke der Kapazitätssteigerung. Mit der Realisierung der vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit sichergestellt.

15. Wann wird die relativ kostengünstige (unter 0,5 Mrd. S) Schleife Selzthal errichtet, die eine verhältnismäßig große (ca. 10 Min.) Fahrzeiterparnis in der Relation Graz-Salzburg bzw. - Innsbruck ermöglichen würde?

Antwort:

Die Errichtung einer Schleife Selzthal ist derzeit nicht prioritär.

16. Wann wird der bereits vor Jahren errichtete, teilweise aber gleislose Bahnhof Rottenmann in Betrieb genommen und wieviel hat die Errichtung dieses Bahnhofes gekostet?

Antwort:

In der Haltestelle Stadt Rottenmann wurden bauliche Maßnahmen als Vorsorge für die spätere Zulegung eines dritten Gleises gesetzt, um verlorenen Aufwand zu vermeiden und Lärmschutzwände in definitiver Lage zu errichten.

Die Errichtung der Haltestelle Stadt Rottenmann war ein kleiner Teil eines 6 km langen Bauwerkes im Rahmen des zweigleisigen Ausbaues der Schoberpaßstrecke. Die Gesamtkosten für dieses Bauwerk betragen rd. 600 Mio. S.