

316/AB

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1 :

"Welcher Betrag ist im aktuellen Investitionsprogramm der ÖBB für den Galgenbergtunnel zwischen St. Michael und Leoben vorgesehen?"

Im Investitionsprogramm der ÖBB war für das Baulos Galgenbergtunnel ein Betrag von 1,757 Mrd. S geplant.

Zu Frage 2:

"Auf welche Summe werden sich die Gesamtinvestitionen belaufen?"

Die Gesamtinvestitionen werden einschließlich notwendiger Umbauarbeiten im Bahnhof Leoben (rd. 100 Mio S), welche vor Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels ausgeführt werden müssen, mit 1,850 Mrd S geschätzt.

Zu Frage 3:

"Wie ist der aktuelle Baufortschritt und wann ist mit einem Abschluß der Arbeiten zu rechnen?"

Die Rohbauarbeiten im Galgenbergtunnel werden voraussichtlich im Herbst 1996 abgeschlossen. Die Inbetriebnahme des Tunnels ist im Frühjahr 1998 vorgesehen.

Zu Frage 4:

"Sind seit der Präsentation dieses Projektes Mitte Dezember 1991 Änderungen des Projektes durchgeführt worden bzw. in welchen Punkten sind Projektänderungen zu erwarten?"

Seit der Präsentation des Projekts im Dezember 1991 wurden keine wesentlichen Änderungen des Projekts durchgeführt.

Zu Frage 5:

"Wie groß ist die Kapazität der Strecke im Abschnitt St. Michael - Leoben derzeit und wie groß ist die Kapazität (Züge/Tag) nach Errichtung des Galgenbergtunnels in der geplanten Variante?"

Die derzeitige Leistungsfähigkeit im Abschnitt Bruck a.d. Mur - Leoben - St. Michael beträgt (unter Berücksichtigung einer ausreichenden Betriebsqualität) 247 Züge während der Betriebszeit von 24 Stunden.

Für die Tunnelstrecke kann von einer ähnlichen Kapazität ausgegangen werden.

Zu Frage 6:

"Wie groß ist der minimale und maximale Zeitgewinn im Güter- bzw. Personenverkehr nach Fertigstellung des Tunnels?"

Die durch den Galgenbergtunnel mögliche Fahrzeitreduktion liegt bei rd. 5 Minuten, wobei darüberhinaus eine Verbesserung der Betriebsqualität (insbesondere Reduktion des Verspätungspotentials) realisierbar ist.

Zu Frage 7:

"Welche Taktknoten für die Intercity- und Eurocity-Züge sind mittelfristig (bis zum Jahr 2000) in der Steiermark vorgesehen?"

Für die Steiermark sind von den ÖBB mittelfristig als Taktknoten vorgesehen:

Mürzzuschlag, Bruck a.d. Mur, Graz Hbf, Knittelfeld, ZeItweg, Unzmarkt, SeIzthal. Zusätzlich stehen Leoben Hbf und St. Michael als Umsteigemöglichkeiten zur Verfügung.

Zu Frage 8:

"Für welche ÖBB-Strecken in der Obersteiermark ergibt sich durch dieses Netz der Taktknoten mittelfristig die Notwendigkeit von Streckenausbauten?"

Prioritäre Streckenausbauvorhaben in der Obersteiermark sind der Knoten Obersteiermark, der Lückenschluß des zweigleisigen Ausbaus der Schoberpaßstrecke, sowie Maßnahmen im Ennstal.

Zu Frage 9:

"Welche weiteren Varianten für eine Steigerung der Kapazität der Südbahn im Abschnitt St. Michael - Leoben wurden bisher zusätzlich untersucht?"

Zur Steigerung der Kapazität im Raum Leoben - St. Michael wurde zusätzlich der Bau des Traidersbergtunnels untersucht.

Zu Frage 10:

"Wie hoch ist der erforderliche Investitionsaufwand bei diesen zusätzlichen Varianten?"

Der Investitionsaufwand für das Baulos Traidersbergtunnel beträgt 1,582 Mrd. S.

Zusätzlich ist die Durchbindung von insgesamt 4 Streckengleisen im Bahnhof Leoben erforderlich. Der Kostenaufwand dieser Umbaumaßnahmen beträgt rd. 490 Mio S.

Zu Frage 11 :

"Wie groß ist die Kapazitätssteigerung bei diesen Varianten?"

Mit der Realisierung der vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit sichergestellt.