

4208/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.4503/J - NR/1998, betreffend SO - Spange, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 28. Mai 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Wie stehen Sie zur Standortaufwertung der Steiermark und des Burgenlandes Infolge der SO - Spange?

Antwort:

Die Auswirkung hochwertiger Schieneninfrastruktur auf die jeweiligen Regionen hinsichtlich einer Standortaufwertung ist grundsätzlich unbestritten. Dies wird auch durch die bisherigen diesbezüglichen Untersuchungen zur Koralmbahn Graz - Klagenfurt, dem Südteil der Süd - Ost - Spange, belegt. Dieses Vorhaben wurde bereits am 31. August 1995 der HL - AG zur Planung übertragen.

2. Wie werden die Realisierungschancen eingeschätzt?

Antwort:

Der Ostteil der Süd - Ost - Spange kann als Netzergänzung zur neuen Südbahn mit Semmeringbasistunnel und Koralmbahn gesehen werden. Die durchgehende Fertigstellung der Süd - Ost - Spange ist zufolge der Länge des Projekts der Anzahl der Betroffenen, der erforderlichen Planungszeiten, der Verfahrensumfänge und der notwendigen Bauzeit nur langfristig möglich.

Um frühzeitig einen Teilnutzen für den Regionalverkehr bezüglich Eisenstadt und Sopron sowie für die direkte Anbindung des Flughafens Schwechat an die neue Südbahn zu ermöglichen, ist vorgesehen, vertiefende Untersuchungen für diesen Raum noch 1998 im Rahmen der laufenden Netzüberlegungen zu beginnen.

3 Welche Variantenplanungen liegen vor? Welche Bedeutung könnte dabei der bestehenden Aspangbahn zukommen?

Antwort:

Seit kurzem ist eine Experten - Arbeitsgruppe beauftragt, mehrere Varianten für die großräumige Linienführung der Süd - Ost - Spange - zum Teil auch unter Einbeziehung westungarischer Zentren - zu untersuchen. Dieser Gruppe obliegt auch die Beurteilung, inwieweit die Nutzung einer adaptierten Aspangbahn im Rahmen einer Zwischenlösung technisch möglich und im Hinblick auf allfälligen verlorenen Aufwand wirtschaftlich vertretbar ist. Im Bestand ist die Aspangbahn zur Bewältigung jener Anforderungen, die an ein leistungsfähiges Schienennetz der Zukunft gestellt werden, nicht geeignet.

4. Welche Erschließungswirkung hätte die SO - Spange im Vergleich zum Semmering - Basistunnel?

Antwort:

Der Ostteil der Süd - Ost - Spange soll (gemäß Machbarkeitsstudie 1991) auf der Verbindung Wien - Graz folgende Räume bzw. Bezirke erschließen:

- Eisenstadt/Mattersburg,
- Oberpullendorf,
- Oberwart,
- Hartberg und
- Weiz/Gleisdorf

Der Semmeringbasistunnel verbessert auf dieser Relation die Erreichbarkeit der obersteirischen Bezirke, vor allem der Industrieregion in der Mur - Mürz - Furche zwischen Mürzzuschlag und Judenburg.

Aus großräumiger Sicht, d.h. in Richtung Kärnten, Italien und Slowenien sowie über den TEN - Knoten Wien hinaus durch den Lainzer Tunnel zur Westbahn und zur Franz Josefs - Bahn sowie in Richtung der nördlichen und nordöstlichen Nachbarländer, sind beide Linienführungen annähernd gleichwertig. Dabei könnte der Semmeringbasistunnel seinen großräumigen Nutzen bereits vor der Fertigstellung der Koralmbahn entfalten.

Darüber hinaus wäre die Freimachung der Ghega - Bahn vom Schwerverkehr bei gleichzeitigem Verbleib des hochwertigen Reiseverkehrs auf der Achse Wien - Gloggnitz - Mürzzuschlag in den Süden eine Voraussetzung für deren entsprechende touristische Nutzung.

5. Was besagen die Untersuchungen über den volkswirtschaftlichen Nutzen des Baus der SO - Spange im Vergleich zum Bau des Semmering - Basistunnels?

Antwort:

Durch das "Europäische Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung - Prognos AG, Basel/Schweiz" wurde mit der "Evaluierung der verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Systems Südbahn" eine vergleichende Untersuchung von fünf Angebotsszenarien - darunter auch die Süd - Ost - Spange und der Semmeringbasistunnel - auf Grundlage einer monetarisierten volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Bewertung durchgeführt.

Das Ergebnis zeigte eine eindeutige Vorteilhaftigkeit des Szenarios "Semmeringbasistunnel mit Erhalt der Bergstrecke" gegenüber der Süd - Ost - Spange gemäß der Machbarkeitsstudie sowohl in der volkswirtschaftlichen als auch in der betriebswirtschaftlichen Bewertung. Diese Studie wurde im August 1993 der Öffentlichkeit präsentiert.

6. und 7.

In welchen Baustufen ließe sich die SO - Spange realisieren? In welchem zeitlichen Horizont? Welche Bedeutung könnte dabei der bestehenden Aspangbahn zukommen, für deren Modernisierung und Elektrifizierung kein langwieriges Planungs - und Genehmigungsverfahren nötig ist? Wie hoch belaufen sich die Kosten der einzelnen Baustufen?

Wie werden die Kosten der einzelnen Varianten eingeschätzt? Wie hoch wären die Kosten der einzelnen Baustufen?

Antwort:

Wie schon in der Beantwortung der Frage 3 festgestellt wird, befaßt sich derzeit eine Experten—Arbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn im Detail mit diesen Fragen, einschließlich der Kosten. In diesem Zusammenhang werden unter anderem auch Möglichkeiten zur Adaptierung der bestehenden Aspangbahn geprüft. Es können daher derzeit noch keine Aussagen darüber getroffen werden, ohne den Ergebnissen dieser Arbeitsgruppe vorzugreifen.

8. Welche Sachverständige nehmen den mit den Landeshauptleuten vereinbarten Variantenvergleich zum Semmeringtunnel vor? Wäre nicht die Heranziehung von ausländischen Gutachtern für die Endauswertung sinnvoller als die Betrauung von Eisenbahntechnikern, die eine geringe verkehrspolitische Problemsicht besitzen?

-Antwort:

Die Experten - Arbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn hat auf Grundlage der im Mai 1998 getroffenen diesbezüglichen Vereinbarung zwischen dem Bund und den betroffenen Bundesländern bereits ihre Arbeit aufgenommen und besteht aus Verkehrsexperten aller Disziplinen des Bundes und der betroffenen Bundesländer sowie von einschlägigen Universitätsinstituten des In- und Auslandes. Damit ist sichergestellt, daß in entsprechend objektiver Problemsicht die verkehrspolitischen Grundsätze des Bundes und der Länder ausreichend berücksichtigt werden. 9. und 10.

Ist gewährleistet, daß Erreichbarkeit und Standortqualität bei diesem Variantenvergleich maßgeblich berücksichtigt werden und die Erkenntnisse des Instituts für Raumplanung Eingang in die Beurteilung finden?

Werden die Varianten mit sämtlichen Entscheidungsgrundlagen der Öffentlichkeit zugänglich?

Antwort:

Die Experten verfügen über sämtliche Studien, die zum gegenständlichen Thema vorliegen. Im Kriterienkatalog sind auch Kriterien, die sich auf Erreichbarkeit und Standortqualität beziehen, verankert. Im Variantenvergleich ist eine Gesamtoptimierung zu erarbeiten, wobei unter

anderem auch transportwirtschaftliche und eisenbahntechnische Kriterien sowie der Zeithorizont der Realisierbarkeit wesentlich sind.

Selbstverständlich wird die Entscheidungsfindung transparent gemacht. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß im Hinblick auf den großen Umfang der bereits vorliegenden Entscheidungsgrundlagen eine vollständige Veröffentlichung schon aus wirtschaftlichen Gründen nicht erfolgen kann.