

6376/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6684/J - NR/1999, betreffend Erschließung der Obersteiermark mit der Bahn, die die Abgeordneten Dr. Grollitsch und Kollegen am 16. Juli 1999 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Einleitend darf ich festhalten, dass der Masterplan zum österreichischen Bundesverkehrswegeplan grundsätzlich jene Vorgaben enthält, wie sich die Netze der einzelnen Verkehrsträger im Sinne eines gesamtösterreichischen Interesses bis zum Jahr 2015 entwickeln sollen.

Dabei sollen vor allem im Bereich der Schiene Erreichbarkeitsdefizite abgebaut, neue Kapazitäten geschaffen und ein attraktiver Bahnverkehr durch ein entsprechendes kundenorientiertes Betriebsprogramm geschaffen werden.

Daraus resultiert ein in weiten Teilen des österreichischen Schienennetzes bestehender großer infrastruktureller Nachholbedarf. Von besonderem Interesse sind daher unter anderem

- der viergleisige Ausbau der Westbahnstrecke zwischen Wien und Wels
- die Errichtung des Lainzer Tunnels
- die Errichtung einer Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten durch das Tullnerfeld
- der viergleisige Ausbau der Brennerachse
- die optimale Anbindung des Flughafens Wien
- der Bau des Semmering - Basistunnels zur Optimierung der Betriebsführung auf der Südbahnstrecke und zur Aufwertung des Wirtschaftsstandortes Obersteiermark
- die Errichtung der Koralmbahn
- der Ausbau der Tauernbahn, der Ennstalstrecke sowie der Pyhrn - Schober - Achse.

Zu Frage 1:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Mallnitz und Lindisch realisiert. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist für das Jahresende 1999 geplant.

Mit dem zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Brandstatt und Loifarn wurde im Laufe des heurigen Jahres begonnen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist für das Jahr 2003 geplant.

Der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Steinbach und Angertal befindet sich derzeit im Planungsstadium.

Zu Frage 2:

Die geschätzten Kosten für die Planung und Realisierung der in der Beantwortung zur Frage 1 enthaltenen Ausbaumaßnahmen im Bereich der Tauernbahn betragen voraussichtlich ca. 2,9 Mrd. ATS und sind durch den derzeitigen Finanzierungsrahmen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs - Gesellschaft m. b .H zur Gänze abgedeckt.

Zu den Fragen 3 und 4:

Im Bereich der Pyhrnstrecke ist die Realisierung nachstehender Ausbauvorhaben geplant:

- Linienverbesserung Ried - Diepersdorf - Wartberg a.d. Krems; Fertigstellung vor - aussichtlich im Jahr 2001
- Umbau des Bahnhofes Wartberg a.d. Krems; Baubeginn im Oktober des heuri - gen Jahres, Fertigstellung voraussichtlich im Jahr 2002
- Umfahrung Schlierbach; geplanter Baubeginn im Jahr 2003, Fertigstellung vor - aussichtlich im Jahr 2006
- Gleiszulegung Nussbach; geplanter Baubeginn im Jahr 2004, Fertigstellung vor - aussichtlich im Jahr 2006.

Zu den Fragen 5 und 7:

Im Bereich der Ennstalstrecke ist die Realisierung nachstehender Ausbauvorhaben geplant:

- Umbau des Bahnhofes Selzthal; Fertigstellung voraussichtlich im Jahr 2002
- Umbau des Bahnhofes Stainach - Irdning; geplanter Baubeginn im Jahr 2000, Fertigstellung voraussichtlich im Jahr 2002.

Zu Frage 6:

Im Rahmen der „Projektentwicklung Ennstal“ werden von den Österreichischen Bundesbahnen verschiedene Ausbauvarianten, aber auch verschiedene Betriebs - führungsszenarien untersucht. Dabei werden vor allem die langfristigen Planungen des Personen - und Güterverkehrs auf Umsetzbarkeit geprüft und die hiefür erforder - lichen infrastrukturellen Ausbauvorhaben erarbeitet und entsprechend bewertet.

In diese Untersuchungen werden auch Modelle einbezogen, die eine Umwandlung des bestehenden Regionalverkehrs im oberen Ennstal in einen beschleunigten Nah - verkehr durch Anbindung der Ballungszentren mit IC - Zügen und einen ergänzenden Zubringerverkehr mit Bussen vorsehen.

Nach Aussage der Österreichischen Bundesbahnen handelt es sich hiebei aus - schließlich um zu untersuchende Planvarianten, für deren mögliche Realisierung keine Entscheidungen vorliegen. Im Sinne der bestehenden Verkehrsdienvsteverträ - ge werden die Österreichischen Bundesbahnen vor einer allfälligen Änderung des vereinbarten Verkehrsangebotes Gespräche mit den Vertragspartnern führen.

Derzeit sind ausschließlich fahrplantechnische Maßnahmen zur Verkürzung der Fahrzeiten im IC - Verkehr geplant.

Zu Frage 8:

Die geschätzten Kosten für die Planung und Realisierung der vorgesehenen Aus - baumaßnahmen im Bereich der Pyhrnstrecke betragen voraussichtlich ca. 1,0 Mrd. ATS. Die bereits im Bau befindliche Linienverbesserung Ried - Diepersdorf - Wart - berg a.d Krems sowie der Bahnhofumbau Wartberg a.d. Krems sind durch den der - zeitigen Finanzierungsrahmen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs - Gesellschaft m.b.H. zur Gänze abgedeckt.

Die geschätzten Kosten für die Planung und Realisierung der vorgesehenen Aus - bauvorhaben im Bereich der Ennstalstrecke betragen voraussichtlich ca. 0,7 Mrd. ATS und sind durch den derzeitigen Finanzierungsrahmen der Schieneninfrastruk - turfinanzierungs - Gesellschaft m.b.H. zur Gänze abgedeckt.

Zu Frage 9:

Der Umbau des Bahnhofes Selzthal umfasst im Wesentlichen die Errichtung eines modernen Zentralstellwerkes, den Umbau der Gleisanlagen - insbesondere den Einbau neuer Weichen - und die Erneuerung der Fahrleitung.

Für die Realisierung der geplanten Verbindung von der Schoberpassstrecke zur Ennstalstrecke („Schleife Selzthal“) liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch kein konkreter Zeitplan vor.

Zu Frage 10:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Kalwang und Unterwald realisiert. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist für das Jahr 2004 vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt ist die Schoberpassstrecke durchgehend zweigleisig befahrbar.

Zu Frage 11:

Die geschätzten Kosten für den Umbau des Bahnhofes Selzthal betragen voraussichtlich ca. 0,6 Mrd. ATS, die geschätzten Kosten für die Planung und Realisierung des zweigleisigen Ausbaus des Streckenabschnittes zwischen Unterwald und Kaiwang auf der Schoberpassstrecke betragen voraussichtlich ca. 0,9 Mrd. ATS.

Zu Frage 12:

Mir sind keine Überlegungen seitens der Österreichischen Bundesbahnen bekannt, die Gesäusestrecke nach einem entsprechenden Ausbau der Pyhrnstrecke aufzulassen.

Zu den Fragen 13 und 14:

Der Ausbau des Knotens Obersteiermark ist im Zusammenhang mit der Überschneidung der Pyhrn - Schober - Achse und der Pontebbana - Achse zu sehen. Mit der Aufnahme des Betriebes im neuerrichteten Galgenbergtunnel wurde ein wesentliches Teilstück dieses Knotens verkehrswirksam.

Der weitere Ausbau des Knotens Obersteiermark - insbesondere die Errichtung des Hochalmtunnels und des Traidersbergtunnels - muss aus Gründen der Wirtschaftlichkeit vom kapazitativen Bedarf abhängig gemacht werden. Im Hinblick auf die zukünftig zu erwartende Neuausrichtung der Verkehre über Graz und die Koralmbahn in Richtung Klagenfurt und Villach ist mittelfristig nur ein begrenzter Verkehrszuwachs im Streckenabschnitt zwischen Leoben und Bruck a.d. Mur zu erwarten, weshalb einem weiteren Ausbau des Knotens Obersteiermark derzeit keine Priorität eingeräumt wird.

Zu Frage 15:

Im Bereich der Südbahnstrecke ist die Realisierung nachstehender Ausbauvorhaben geplant:

- der Umbau des Bahnhofes Friesach
- die Umgestaltung des Bahnhofes Zeitweg
- der Umbau des Bahnhofes Klagenfurt.

Zu Frage 16:

Mit Aufnahme des durchgehenden zweigleisigen Betriebes auf der Schoberpassstrecke im Jahr 2004 sind zwischen Linz und Graz über Leoben, zwischen Innsbruck und Graz über Bischofshofen und Leoben sowie zwischen Salzburg und Graz über Leoben Fahrzeitverkürzungen im IC - Verkehr geplant, deren Ausmass nicht nur durch die Möglichkeit höherer Geschwindigkeiten der Reisezüge, sondern auch durch fahrplantechnische Vorgaben hinsichtlich optimaler Umsteigemöglichkeiten im Fernreiseverkehr bestimmt werden.

Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des zweigleisigen Streckenabschnittes zwischen Mallnitz und Lindisch auf der Tauernbahn ist geplant, ab dem Juni des nächsten Jahres die Fahrzeit zwischen Salzburg und Klagenfurt von derzeit 3 Stunden 27 Minuten auf 3 Stunden 7 Minuten zu reduzieren.

Zu Frage 17:

Mit Aufnahme des durchgehenden zweigleisigen Betriebes auf der Schoberpassstrecke im Jahr 2004 und dem Abschluss der Umbauarbeiten im Bahnhof Selzthal ist im Streckenabschnitt zwischen St. Michael und Selzthal eine Steigerung der Streckenkapazität von derzeit 110 Zügen pro Tag auf maximal 240 Züge pro Tag möglich.

Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des zweigleisigen Streckenabschnittes zwischen Mallnitz und Lindisch auf der Tauernbahn ist eine Steigerung der Streckenkapazität von derzeit 110 Zügen pro Tag auf maximal 240 Züge pro Tag möglich.

kenkapazität von derzeit 110 Zügen pro Tag auf 130 Züge pro Tag möglich. Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des zweigleisigen Streckenabschnittes zwischen Brandstatt und Loifarn ist eine weitere Steigerung der Streckenkapazität auf 150 Züge pro Tag möglich.

Zu Frage 18:

Von den Österreichischen Bundesbahnen werden derzeit verschiedene Varianten der Beschaffung neuer Fahrzeuge untersucht. Im Rahmen dieser Untersuchung werden auch die entsprechenden Entwicklungen bei anderen europäischen Bahnen - wie z.B. die Neigetechnik - in die grundsätzlichen Überlegungen einbezogen. Eine endgültige Festlegung auf bestimmte Fahrzeuge ist daher seitens der Österreichischen Bundesbahnen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Zu Frage 19:

Mit Verordnung Nr. 597/1995 wurde der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG die Gesamtplanung der Koralmbahn übertragen und darüberhinaus mit Verordnung Nr. 338/1997 bereits der Bau der Streckenabschnitte zwischen Puntigam und Werndorf bzw. zwischen Althofen und Klagenfurt übertragen.

Das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren für die zum Bau übertragenen Streckenabschnitte wird in Kürze abgeschlossen.

Darüberhinaus werden derzeit für alle weiteren Streckenabschnitte die Unterlagen für die durchzuführende Prüfung auf Umweltverträglichkeit sowie für die Erlassung einer Trassenverordnung erstellt. Der Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung und die Erlassung einer Trassenverordnung ist für das Jahr 2003 vorgesehen.

Unter Beachtung der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren, den Ausschreibungsverfahren und der Bauherstellung ist die Fertigstellung und durchgehende Inbetriebnahme der Koralmbahn für das Jahr 2015 geplant.

Zu Frage 20:

Die im Zusammenhang mit der Erstellung des Masterplans zum Österreichischen Bundesverkehrswegeplan geschätzten Kosten für die Errichtung der Koralmbahn Graz - Klagenfurt betragen - mit allen aufgrund des derzeitigen Planungsstandes vorhandenen Unschärfen - ca 30 Mrd. ATS. Für die Planung und die Realisierung der bereits zum Bau übertragen Projekte sind Investitionsmittel in der Höhe von ca. 6,5 Mrd. ATS vorgesehen und durch den Finanzierungsrahmen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs - Gesellschaft m.b.H. gedeckt