

4319/J XXI.GP

Eingelangt am: 19.09.2002

ANFRAGE

der Abgeordneten Ludmilla Parfuss und GenossInnen
an den Herr Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Koralm bahn

Im Winter 2001/2002 wurden für alle UVP-Abschnitte der Koralm bahn die Umweltverträglichkeitserklärungen eingereicht. Im Zuge des Bürgereinbindungsverfahrens für die Trassenauswahl wurde von der HL-AG mehrmals der hohe regionale Nutzen dieser sowohl für die Steiermark als auch für Kärnten wichtigen neuen Eisenbahnverbindung hervorgehoben.

In einer parlamentarischen Anfragebeantwortung vom 28. April 2000 hat der damalige Verkehrsminister Schmid unter anderem die "optimale Sekundärerschließung" im Raum Deutschlandsberg hervorgehoben und darauf hingewiesen, dass die Planungen der HL-AG so konzipiert seien, dass eine vorzeitige Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Werndorf-Deutschlandsberg realisiert werden könne.

Die zur UVP eingereichte Vorschlagstrasse der HL-AG führt in Kärnten an der größten Stadt des Lavanttales, Wolfsberg, vorbei, wobei vom Bahnhof Lavanttal (zwischen St. Paul und St. Andrä) eine Schienenanbindung an die bestehende Bahn nach Wolfsberg geplant ist.

Ebenso führt die zur UVP eingereichte Vorschlagstrasse der HL-AG in der Steiermark an der wichtigen Bezirks-, Schul- und Krankenhausstadt Deutschlandsberg vorbei, wobei vom Bahnhof Weststeiermark (in der Nähe von Grub) eine Schienenanbindung an die bestehende Bahn nach Deutschlandsberg geplant ist.

Die beiden Städte Wolfsberg und Deutschlandsberg werden so zwar vor dem durchgehenden Güterverkehr verschont, doch führt auch der Intercity-Verkehr nun zu den beiden neuen Bahnhöfen Lavanttal und Weststeiermark und nicht direkt in die beiden Städte Wolfsberg und Deutschlandsberg. Umso wichtiger für den regionalen Nutzen ist daher, dass der künftige Interregioverkehr (Eilzugverkehr) einerseits von Klagenfurt nach Wolfsberg und andererseits von Graz nach Deutschlandsberg jeweils über die neue Koralm bahn ohne Umsteigen und durchgehend elektronisch geführt wird, damit ein Teil des Zeitgewinnes der neuen Bahnverbindung nicht nur den Kunden der durchgehenden Intercityzüge zugute kommt, sondern auch den vielen Pendlern und Kunden des Interregioverkehrs.

In diesem Zusammenhang richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. Wird - auch nach Errichtung der beiden Bahnhöfe Lavanttal und Weststeiermark und nach Fertigstellung der Koralm bahn - eine direkte umsteigefreie elektrische

Interregioverbindung zu den beiden Bezirksstädten Wolfsberg und Deutschlandsberg geführt werden?

2. Sind die beiden kurzen Seiteäste vom Bahnhof Lavanttal in die Bezirksstadt Wolfsberg und vom Bahnhof Weststeiermark in die Bezirksstadt Deutschlandsberg Teile des HL-Projektes Koralmbahn (so wie bei der HL-Strecke Wien - St. Pölten der

vergleichbare Seitenast vom Bahnhof Tullnerfeld in die Bezirksstadt Tulln Teil des HL-Projektes Wien - St. Pölten ist. wobei Tulln bereits auf der Franz-Josefs-Bahn. welche von der Bundesregierung zur HL-Strecke erklärt wurde, liegt)?

- a) Wenn ja, werden die beiden Bahnhöfe Wolfsberg und Deutschlandsberg im Zuge dieses Projektes entsprechend modernisiert werden?
- b) Wenn nein, warum nicht?

3. Wie ist die Finanzierung des Projektes Koralmbahn gesichert?
4. Wie sehen die Zeitpläne für die Realisierung der einzelnen Streckenabschnitte aus?
5. Wie sieht der Zeitplan des Verkehrsministers für das gesamte Projekt aus?
6. Welche Verkehrsverbindungen (Fahrzeiten. Zugverdichtungen,...) sind bis wann zwischen Klagenfurt und Wolfsberg und zwischen Graz und Deutschlandsberg vorgesehen?
7. Welche Beschäftigungseffekte bewirkt die Koralmbahn?
8. Gibt es Berechnungen über die Auswirkungen der Koralmbahn auf die Wirtschaft der Regionen?
 - a) Wenn ja, welche Ergebnisse haben diese Berechnungen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
9. Gibt es weitergehende Berechnungen über die wirtschaftliche Bedeutung der Koralmbahn für die Unternehmen, den Staat und die gesamte Volkswirtschaft?
10. Welche Übertragungsverordnungen der Verkehrsminister gab es bisher im Zusammenhang mit der Koralmbahn (Bundesgesetzblätter sowie die Koralmbahn betreffende Texte und Zahlen)?
11. Was waren die jeweiligen Motive für die einzelnen Übertragungsverordnungsänderungen (Kürzungen und Erweiterungen) im Zusammenhang mit der Koralmbahn? Auf welchen Entscheidungsgrundlagen (Quellen, Ergebnisse) beruhen diese Überlegungen und Verordnungen?
12. Wie teilten sich die Investitionsbeträge beim jeweiligen Stand der Übertragungsverordnung auf die beiden Bundesländer Steiermark und Kärnten auf? Gab es darüber Rücksprachen mit den beiden Landeshauptleuten? Wenn ja, wann, mit wem und mit welchen Ergebnissen?