



Infrastruktur

Herrn
Christian Peter
Bürgergasse 21-23/5/16
1100 Wien

ÖBB-Infrastruktur AG
Geschäftsbereich Neu- und Ausbau
Projektleitung Semmering
8020 Graz, Griesgasse 11/I
Tel. +43 316 93000 6141
Fax +43 316 93000 6139

Abteilung/Niederlassung – Sachbearbeiter
PLSE – Dipl.-Ing. Gerhard Gobiet

GZ.: NA-PLSE-5510/02_04_002/GG
Graz, 25.03.2010

Semmering-Basistunnel neu

Sehr geehrter Herr Peter,

bezugnehmend auf Ihre ergänzende Anfrage vom 11.03.2010 erlauben wir uns folgende Stellungnahme zu übermitteln:

Nach Ihrer Anfrage im Jänner 2010 haben wir Sie auf den „Bericht über Umweltauswirkungen“ auf unserer Homepage verwiesen, in dem intensiv auf die Grundlagen und Überlegungen zur Südbahn und zum Semmering-Basistunnel neu und deren Stellung in den Europäischen Verkehrsnetzen eingegangen wird und auch mögliche Alternativen untersucht sind.

Der Kritik, Ihrer Fragestellung nicht entsprochen zu haben, können wir daher leider nicht zustimmen.

Die Südbahn mit dem Semmering-Basistunnel neu (SBTr), dem Hauptbahnhof Wien und der Koralmbahn ist als Abschnitt des Baltisch-adriatischen Korridors Teil der Transeuropäischen Verkehrsnetze, welche die Hauptachsen des Landverkehrs innerhalb der EU bilden. In den aktuellen Leitlinien ist der Südbahnabschnitt Wien – Wr. Neustadt als Hochgeschwindigkeitsstrecke, der Abschnitt Wr. Neustadt – Bruck/Mur – Graz – Klagenfurt als geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke vermerkt.

Der Abschnitt Semmering muss im Verlauf des Baltisch-adriatischen Korridors derzeit als bestimmendes Nadelöhr bezeichnet werden, der SBTr ist im Modernisierungsprozess der Südbahn als eine Ausbaustufe zu einer leistungsfähigen europäischen Eisenbahnachse zu sehen.

Ein Semmering-Basistunnel neu ist trotz hoher Investitionskosten die Möglichkeit die bestehende zweigleisige Südbahnstrecke und damit die Achse mit vergleichsweise „geringen“ Mitteln auf einen zukunftsorientierten Standard zu heben.

Bei einer von Ihrer Seite angesprochenen Ausbauvariante einer A2-nahen Trasse sind derzeit nur einspurige, nicht elektrifizierte Streckenabschnitte (Aspangbahn, Steirische Ostbahn) vorhanden. Ein entsprechender Vollausbau („Wechselbasistunnel“, Trassierung über das Mittelburgenland) erfordert neben einem großen Flächenbedarf auch ungleich höhere Kosten und stellt daher keine Alternative zum Ausbau der Südbahn dar.

Unter Bedachtnahme aller Grundlagen wurde daher die ÖBB-Infrastruktur AG wurde per Ministerratsbeschluss im März 2005 mit der Projektentwicklung und den Planungen für einen Semmering-Basistunnel neu zwischen Gloggnitz und dem Raum Mürzzuschlag / Langenwang betraut zur Schaffung einer einheitlichen leistungsfähigen Schieneninfrastruktur mit Flachbahncharakter auf der Strecke Wien - Graz – Klagenfurt in Verbindung mit der in Bau befindlichen Koralmbahn.

Wir stimmen mit Ihnen überein, dass die Strecke Mürzzuschlag – Graz verbessert werden muss, um zukünftigen Ansprüchen einer leistungsfähigen Europäischen Verkehrsachse gerecht zu werden, was auch von der Expertengruppe „Ausbau-Varianten Südbahn“ empfohlen wird.

Es ist jedoch festzuhalten, dass die Südbahn sich, auch im Abschnitt Mürzzuschlag – Graz in einem weitaus höherwertigem Ausbauzustand befindet als alle bestehenden Bahnstrecken im Bereich einer möglichen A2-nahe Trasse.

Den Standard der Südbahn in diesem Bereich durch entsprechende Maßnahmen zu verbessern, ist nicht Auftrag unserer Projektleitung und muss die Aufgabe künftiger Projektverantwortlicher sein.

Freundliche Grüße

Dipl.-Ing. Gerhard Gobiet
Leiter der Projektleitung Semmering