

2825/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2708/J-NR/1997, betreffend der Errichtung des Semmering-Basistunnels, die die Abgeordneten Kurzbauer und Kollegen am 9. Juli 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Ursprünglich wurden die Baukosten für den Semmering-Basistunnel mit 7,5 Mrd. S. veranschlagt. Wie erklären Sie sich, daß Verkehrsexperten schon vor Baubeginn von einem Kostenanstieg auf 12 Mrd.S. sprechen?

Antwort:

Die detaillierte Kostenberechnung der HL-AG vom Mai 1996 ergab auf Basis des zu diesem Zeitpunkt bestehenden Planungs- und Erkundungsstandes Gesamtkosten von 7,5 Mrd ATS auf Preisbasis 1995. Bei Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Preisgleitung betragen diese Projektskosten nach Angaben der HL-AG 7,9 Mrd ATS auf Preisbasis 1997.

Es ist bekannt, daß von Seiten verschiedenster Verkehrsexperten in den Medien Kostenprognosen unterschiedlicher Höhe abgegeben wurden und werden, deren Berechnungsgrundlagen allerdings unklar sind und sich somit jeder gründlichen Nachprüfung entziehen.

2. Wie können Sie das Monsterprojekt Semmering-Basistunnel in Zeiten permanenter Belastungen für den Steuerzahler rechtfertigen?

Antwort:

Das Projekt Semmeringtunnel ist aus folgenden Gründen unverzichtbar: Der Erhaltungsaufwand für die alte Ghega-Bahn ist schon derzeit sehr hoch und würde durch die prognostizier-

ten Aufkommenssteigerungen in den nächsten Jahren unverhältnismäßig ansteigen. Die Liegedauer des gesamten Oberbaus der Bergstrecke beträgt schon derzeit nur noch einen Bruchteil ihrer normalen Liegedauer. Auf der Ghega-Strecke können aufgrund der sehr engen Radien und der häufigen Folge von Bogen und Gegenbogen Züge mit Wagenkastenneigung ("Pendolino") nur beschränkt und mit geringer Effizienz eingesetzt werden. Ein selektiver Ausbau der Ghega-Strecke ist aufgrund der bestehenden Trassierung nicht möglich, ein völliger Neubau bis zum bestehenden Semmering-Scheiteltunnel wäre in bestandsnaher Trassierung daher nicht möglich, und würde enorme Eingriffe in das Landschaftsbild und hohe Baukosten erfordern.

Vor diesem Hintergrund ist der Bau des Semmering-Basistunnels kein „Monsterprojekt“, sondern die einzig sinnvolle Alternative. Der volkswirtschaftliche Nutzen des Tunnels wird zwischen 400 Mio öS und 1 Mrd öS jährlich liegen. Das vermeintliche „Alternativprojekt 1“ Süd-Ost-Spange ist aufgrund der wesentlich längeren Bauzeit keine kurz- bis mittelfristige Alternative, sondern langfristig sinnvoll.

Es muß grundsätzlich auch akzeptiert werden, daß es bei Projekten des Verkehrswegebauwes wie es auch international üblich ist, ein Teil der Finanzierungskosten aus volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen von der öffentlichen Hand übernommen wird.

3. Halten Sie es für richtig, ohne Vorliegen des Rechnungshofberichtes eine Entscheidung über den Bauauftrag zu treffen?

Antwort:

Der endgültige Zuschlag an einen der Konzessionswerber wird nach dem erfolgreichen Abschluß der Verhandlungen erfolgen.

4. Werden Sie im Falle eines negativen Rechnungshofberichtes und angesichts der schon jetzt ausufernden Kosten am Bau des Semmering-Basistunnels festhalten?

Wenn ja, warum?

Antwort:

Sollte der erwartete Rechnungshofbericht kritische Anmerkungen zum Projekt Semmering-Basistunnel treffen, wird diesen Kritikpunkten seitens des Bundesministeriums für Wissen-

schaft und Verkehr sorgfältig nachgegangen werden. Eine allfällige Adaption des Projektes aufgrund des Rechnungshofberichtes kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Daß der Rechnungshof die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit eines Ausbaues der Südbahn und damit auch des Streckenabschnittes Gloggnitz - Mürzzuschlag grundsätzlich verneinen sollte, ist nicht anzunehmen.

5. Wann werden Sie Ihre Entscheidung über den Bauauftrag des Semmering-Basistunnels treffen?

Die Entscheidung über den Bauauftrag wird durch die Auswahl des Konzessionärs erfolgen. Die Gespräche mit den verschiedenen Interessenten sind in vollem Gange und haben vor allem die nähere inhaltliche Definition der Angebote und die volle Gewährleistung deren Vergleichbarkeit untereinander zum Inhalt. Sollte der Bau durch Vergabe des Projektes an einen Konzessionär nicht zustandekommen, werden andere Finanzierungsmöglichkeiten zu untersuchen sein.