

3436/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3485/J - NR/1997, betreffend Errichtung des Semmeringtunnels, die die Abgeordneten Kurzbauer und Kollegen am 22. Dezember 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten;

1. Von ÖBB - Generaldirektor Helmut Draxler wird die wirtschaftliche Rentabilität des Semmeringtunnels für die ÖBB stark in Zweifel gezogen.

Ergeben sich nicht auch für Sie, Herr Bundesminister, immer mehr Zweifel an der Sinnhaftigkeit dieses Projektes? Wie erklären Sie, weiter daran festhalten zu wollen?

Antwort:

Wie mir von den ÖBB mitgeteilt wurde, haben sich weder die ÖBB noch Generaldirektor Dr. Draxler je gegen den Bau des Semmeringbasistunnels ausgesprochen oder ihn auch nur in Frage gestellt.

Die diesbezügliche Darstellung in einem Interview von Generaldirektor Dr. Draxler mit der Kronen Zeitung kann daher nur auf einem Mißverständnis des Redakteurs beruhen, was auch die Tatsache beweist, daß Dr. Draxler sich in demselben Artikel für den Ausbau der Pontebbana - Achse ausspricht, auf der der Semmeringbasistunnel einen wichtigen Abschnitt darstellen würde.

Die ÖBB haben diesbezüglich auch sofort eine Gegendarstellung (Presseinformation vom 15. Dezember 1997) veröffentlicht.

2.-4. Ist Ihnen bekannt, daß sich mit den ÖBB der Hauptbenutzer der geplanten Schienennetze gegen die Realisierung dieses Projektes ausgesprochen hat?

Draxler meinte, der Semmeringtunnel rechnet sich nicht und nannte auch konkrete Zahlen. Im Falle eines Baues des Semmeringtunnels stünden Einsparungen in Höhe von 150 bis 200 Millionen Ausgaben in Form von Benützungsgebühren in Höhe von 400 Millionen Schilling gegenüber. Unter dem Strich ein Minus von 250 bis 200 Millionen Schilling.

Für die ÖBB damit ein absolutes Defizitgeschäft.

Wie sehen Sie diese Rechnung? Ist Draxler aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht völlig recht zu geben?

Aufgrund der hohen Kosten, die für die Bahn auf dem Semmering anlaufen würden, kündigte Draxler eine massive Preiserhöhung an. Dadurch käme es aber - wie Draxler einräumte - zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße.

Gerade das kann aber nicht Sinn und Zweck des Semmeringtunnels sein!

Wie sehen Sie das, Herr Bundesminister?

Antwort

Es ist mir nicht bekannt, daß sich die ÖBB gegen die Realisierung dieses Projektes ausgesprochen haben. Die ÖBB treten klar für den Bau des Semmeringbasistunnels ein, da die historische Ghega - Strecke den Anforderungen des modernen Personen - und Güterverkehrs nicht mehr gewachsen ist. Bekannt ist mir jedoch, daß seitens einzelner Repräsentanten der ÖBB die Begrenzung des von den ÖBB zu entrichtenden Benützungsentgeltes verlangt wird. Die künftige Höhe des Benützungsentgeltes kann jedoch aus heutiger Sicht nicht mit Sicherheit prognostiziert werden.

5. Draxler räumte nicht dem Neubau, sondern vielmehr dem zügigen Ausbau der bestehenden Schienennetze und dem öffentlichen Güter- und Nahverkehr absoluten Vorrang ein. Die Praxis untermauert diese Aussage: Wien erstickt im Lkw-Verkehr und braucht dringend einen neuen Güterbahnhof. Fast 50 Prozent des Personenverkehrs spielen sich im Großraum Wien ab. Und viele Pendler aus den Bundesländern müssen mit veraltetem Wagenmaterial in überfüllten Zügen der ÖBB Vorliebe nehmen. Für moderne Doppelstockwaggons fehlt das Geld.

Ist nicht auch für Sie, Herr Bundesminister, der Semmeringtunnel ein viel zu wenig praxisorientiertes Projekt, welches an den Bedürfnissen der Menschen vorbeigeht?

Antwort:

Der Ausbau des bestehenden Schienennetzes und der Bau des Semmering - Basistunnels widersprechen einander in keiner Weise. Die Notwendigkeit eines neuen Güterterminals in Wien ist gleichfalls unbestritten. Seitens des Bundes wurde hiezu auch "grünes Licht" gegeben. Offen

sind derzeit einige Grundstücksablösen für den geplanten Güterterminal Inzersdorf, wo sich die ÖBB teilweise weit überhöhten Ablösewünschen gegenüber stehen. Die Verhandlungen zwischen den ÖBB, der Stadt Wien und den Grundeigentümern gehen jedoch weiter.

Die Aussage, wonach "für moderne Doppelstockwaggons das Geld fehlt", ist für mich nicht nachvollziehbar, da im Raume Wien/südliches Niederösterreich bereits Doppelstockzüge im Einsatz sind und weitere vor der Inbetriebnahme stehen, wofür auch seitens des Landes Niederösterreich und des Landes Wien Kostenbeiträge geleistet wurden. Darüberhinaus unterstützt der Bund im Rahmen des Vertrages über gemeinwirtschaftliche Leistungen mit den Österreichischen Bundesbahnen Qualitätsverbesserungen im Personennahverkehr der ÖBB durch finanzielle Leistungen, die unter anderem die Beschaffung von Doppelstockwaggons ermöglichen. Im übrigen erlaube ich mir festzustellen, daß seitens des Bundes derzeit rund 12 Mrd öS jährlich für den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung gestellt werden (Ökobonus, Verlagerungsbonus, FLAF - Mittel und Zuschüsse an die Verkehrsverbände), von den Kommunen rund 5 Mrd öS und von den Ländern nur knapp 2 Mrd öS pro Jahr hinzukommen.

Darüberhinaus kommt der größte Teil der fast ausschließlich aus Bundesmitteln finanzierten Infrastrukturausbauten direkt (durch spätere Nutzung durch Nahverkehrszüge) oder indirekt (durch Entlastung von Nahverkehrsstrecken vom Fern - und Güterverkehr) auch dem Personennahverkehr zugute.

6. Es ist noch nicht abzusehen, wann das Naturschutzverfahren des Landes Niederösterreich abgeschlossen wird.

Glauben Sie, Herr Bundesminister, daß diese Tatsache Auswirkungen auf die Finanzierung haben wird?

Antwort:

Das vom Landtag beschlossene niederösterreichische Naturschutzgesetz könnte die Umsetzung vieler Infrastrukturprojekte und auch des Projektes Semmering - Basistunnel baulich und zeitlich wesentlich beeinflussen und kann daher auch Auswirkungen auf die Finanzierung haben.

7. Gibt es Untersuchungen über die Möglichkeit alternativer Projekte, wie zum Beispiel die Sanierung der Bergstrecke über den Semmering?

Antwort:

Die Möglichkeit eines Ausbaus der Bergstrecke wurde wiederholt untersucht, wobei sich folgende Varianten herauskristallisierten:

* Ein Ausbau ohne Änderung der Trassierung würde Kosten in Höhe von ca. 3,2 Mrd öS verursachen.

* Ein Ausbau mit Beseitigung aller Bögen mit Radien unter 250 Meter würde den Bau mehrerer Tunnel und neuer Brücken erfordern und Gesamtkosten zwischen 4 und 5 Mrd öS verursachen.

* Ein Ausbau nach Hochleistungsstrecken - Richtlinien mit kleinsten Bogenradien von 450 Metern würde Gesamtkosten zwischen 7 und 8 Mrd öS verursachen.

Alle drei genannten Szenarien hätten gravierende Nachteile: Alle Baumaßnahmen müßten bei laufendem Betrieb durchgeführt werden, die Nachteile einer steigungsreichen Strecke blieben bestehen, die Anhebung der Streckengeschwindigkeit wäre nur in bescheidenem Ausmaß möglich, die Eingriffe in das Landschaftsbild wären durch die erforderlichen Baumaßnahmen gravierend und voraussichtlich auch nicht durchsetzbar.

8. Ergibt sich für Sie eine neue Situation durch die neuesten Prognosen, vor allem jener der Planungsgemeinschaft Ost aus dem Jahr 1996, über die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Süd - Bahn-Strecke?

Antwort:

Alle Prognosen der letzten Zeit über die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Südbahn zeigen eine Aufwärtsentwicklung. Vor diesem Hintergrund, jedoch auch aufgrund der vielfältigen betrieblichen, ökologischen und volkswirtschaftlichen Vorteile des Semmeringtunnels, ergibt sich keine neue Situation.