



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

II-1332 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/9-4-91

405 IAB

1991 -03- 26

zu 360 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dr. Gugerbauer und Kollegen vom
28.1.1991, Nr. 360/J-NR/1991, "Bau des
Semmering-Basis-Tunnel"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Kann das angestrebte Ziel einer leistungsfähigen Südbahn
durch Maßnahmen auf der bestehenden Strecke über den
Semmering erreicht werden?

Wenn nein, warum nicht?"

Einer zeitgemäßen Verkehrsabwicklung auf der derzeitigen, rd.
140 Jahre alten, Semmeringstrecke zwischen Gloggnitz und
Mürzzuschlag stehen insbesondere folgende Fakten entgegen:

- Die bestehenden Steigungen und Kurvenradien entsprechen nicht mehr den Anforderungen an einen modernen Zugverkehr. Im Anforderungsprofil an eine leistungsfähige Hauptverbindung sind ua. Steigungen von um die 10 Promille enthalten, die bei einem Ausbau der bestehenden Strecke keinesfalls erreicht werden können.
- Maßnahmen auf der derzeitigen Strecke, wie z.B. Kurvenbegradigungen, wären nur in einem völlig unzureichenden Ausmaß möglich und würden darüberhinaus auch den Charakter dieser historischen Bergstrecke völlig zerstören, da die Begradigungen auch im Bereich der als erhaltenswert angesehenen Viadukte vorgenommen werden müßten.

- 2 -

- Moderne Transporttechniken, wie Huckepackverkehr, können auf der Semmeringstrecke nur sehr bedingt angewendet werden. Bei Aufweitung der bestehenden Tunnel müßten (aufgrund der geringen Tunnelwandstärke) Felsbewegungen durchgeführt werden, die sich durch die im Streckenbereich der heutigen Semmeringstrecke ungünstigen geologischen Bedingungen zweifellos sehr schwierig und aufwendig gestalten würden.
- Die Vorteile, die sich aus der Verwirklichung des Semmeringbasistunnels ergeben, sind neben wesentlichen Fahrzeitverkürzungen (ca. 30 Minuten) vor allem entscheidende Betriebskosteneinsparungen sowie betriebliche Vereinfachungen im Reise- und Güterverkehr. Diese liegen insbesondere im Entfall des Vorspannbetriebes für Güterzüge, in der Verringerung des Energieverbrauches, im Wegfall der aufwendigen Erhaltungsarbeiten sowie in Personaleinsparungen.

Durch die Neubaustrecke wird es auch möglich sein, alle Formen des Kombinierten Verkehrs (z.B. auch "Rollende Landstraße") auf der Südbahn einzusetzen.

Insgesamt werden die ÖBB durch die Realisierung des Semmeringprojektes aus Kosteneinsparungen und Mehreinnahmen ein Plus von voraussichtlich rd. 135 Mio S jährlich erwirtschaften.

Zu Frage 3:

"Entspricht es den Tatsachen, daß z.B. Containerverkehr auf der Südbahn durchaus möglich ist?"

Der Containerverkehr ist nur mit Einschränkungen möglich, da - bedingt durch die engen Kurvenradien - Reihungsbeschränkungen erforderlich sind.

- 3 -

Zu den Fragen 4, 5 und 6:

"Wie hoch werden die Investitionskosten für das Neue Bahn-Projekt Semmering-Tunnel nach neuesten Schätzungen sein?

Ist es richtig, daß die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG jetzt schon Investitionskosten in Höhe von 5,2 Mrd S (im Unterschied zu den ursprünglich bekanntgegebenen Investitionskosten in Höhe von 3,6 Mrd S) zugibt?

In welcher Höhe sind die Finanzierungskosten zu veranschlagen?"

Die Investitionskosten für den Semmering-Basistunnel werden nach neuestem Planungsstand mit rund 4,2 Mrd S (Preisbasis 1990; ausschließlich der Bahnhofsumbauten von Gloggnitz und Mürzzuschlag) veranschlagt.

Die angesprochene Höhe der Investitionskosten von 5,2 Mrd S basierte auf Preisbasis 1.1.1986 und bezog sich auf den Tunnel einschließlich der Zulaufstrecke Wr. Neustadt - Gloggnitz.

Die Finanzierung des Vorhabens "Semmering-Basistunnel" erfolgt durch die Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) gemäß der ASFINAG-Gesetznovelle 1989.

Zu Frage 7:

"Warum wird für den Bau des Semmering-Basis-Tunnels das Argument ins Treffen geführt, wonach die Verkürzung der Reisezeiten den Erfordernissen eines marktorientierten neuen Austrotaktes entsprechen, wo doch die Reisezeiterparnis lediglich knapp über 20 Minuten beträgt, für den neuen Austrotakt aber 30 Minuten erforderlich wären?"

Durch die Realisierung des Semmeringsbasistunnels sind im Hinblick auf den Integrierten Taktverkehr Fahrzeitverkürzungen von 30 Minuten möglich.

- 4 -

Zu Frage 8:

"Wieso sprechen ÖBB-Generaldirektor Übleis und Sie von einer "Engstelle Semmering", wenn gegenwärtig lediglich etwa 40 % der Kapazität beim Personen- und Güterverkehr ausgelastet sind?"

Diese Feststellung ist nicht richtig. Der Auslastungsgrad beträgt derzeit durchschnittlich rd. 80 %.

Mit Einführung des Neuen Austrotaktes NAT 91 (wirksam ab 2. Juni 1991) und der damit verbundenen Verdichtung des Verkehrsangebotes wird der Auslastungsgrad ansteigen.

Zu Frage 9:

"Warum hält das Verkehrsministerium der Forderung nach einem Ausbau der bestehenden Bahnstrecke die "extrem starke Steigung (26 ‰) " und die "engen Radien der Ghega-Bahn" (bis zu 174 Meter) entgegen, wo doch etwa der Tauern eine Steigung von 27 ‰, der Brenner und der Gotthard eine von 28 ‰ und der Arlberg sogar eine Steigung von 31 ‰ aufweisen?"

Es entspricht den Tatsachen, daß auch auf diesen Gebirgsstrecken der Betrieb mit teilweise großem Aufwand abgewickelt werden muß. Großzügige Problemlösungen auf den gebirgsüberquerenden Eisenbahnstrecken Brenner, Arlberg, Tauern und Gotthard lassen sich aber wohl kaum mit jenen der Semmeringstrecke vergleichen. Für die Unterquerung jener Gebirgszüge wären Basistunnel mit Längen von 50 und mehr Kilometer erforderlich, wogegen beim Semmeringprojekt mit einem Basistunnel von rd. 20 km das Auslangen gefunden werden kann.

Nichts desto weniger sind jedoch vertiefte Überlegungen und Untersuchungen technischer, wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Art für einen Brenner-Basistunnel seitens Österreichs und seiner Nachbarstaaten Deutschland und Italien im Gange, eine Machbarkeitsstudie für ein Tunnelprojekt liegt bereits vor. Auch auf Schweizer Seite gibt es Untersuchungen für eine leistungsfähige neue Alpentransversale.

- 5 -

Europaweit, sowohl auf der Ebene der ECE als auch der EG, findet eine Auseinandersetzung mit den heutigen Anforderungen an europäische Hauptmagistralen der Bahn statt, d.h. auch in Richtung qualifizierter Anforderungskriterien. Österreich wird sich diesem Trend zum umweltfreundlichen und leistungsfähigen Massentransport nicht verschließen können.

Zu den Fragen 10 und 11:

"Können Sie Aussagen des Verkehrsministeriums bestätigen, daß im Jahre 2010 etwa 3,4 Millionen Tonnen Transit pro Jahr auf der Südbahn zu befördern sein werden?"

Wenn ja, dann wären das bei angenommenen 340 Nettotonnen pro Zug ca. 28 Züge pro Tag; dies würde aber in etwa dem derzeitigen Aufkommen entsprechen. Weshalb wird trotzdem am Projekt Semmering-Basis-Tunnel festgehalten?"

Es wurden im Jahre 1990 auf der Südbahn über den Semmering insgesamt rd. 5,5 Mio Nettotonnen Güter befördert.

Studien entsprechend, könnten ab 2010 etwa 9,4 Mio t Frachtsubstrat zur Beförderung gelangen.

Wien, am 25. März 1991

Der Bundesminister

