

II-4307 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



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

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. 5905/87-4-91

1784 IAB

1991 -12- 20

zu 17921J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber und Freunde vom 23. Oktober 1991,
Zl. 1792/J-NR/1991 "Bau des Semmering-Basistunnels"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 6:

"Welche aktuelle Rentabilitätsstudien des zur Diskussion stehenden Projektes liegen derzeit mit welchem konkreten Inhalt vor?"

Inwiefern, nach Meinung des Verkehrsministers, die Öffnung der Ostgrenzen die Sinnhaftigkeit und Rentabilität des Semmering-Basistunnels verändert?"

Ist der Verkehrsminister bereit, ein von den dem Semmering-Basistunnel kritisch gegenüberstehenden Bürgerinitiativen nominiertes Gutachterteam einerseits mit einer neuen Rentabilitätsstudie, andererseits mit einer neuen Kostenabschätzung sowie einem Gutachten über die verkehrspolitische Sinnhaftigkeit zu beauftragen?"

Die Rentabilität von langfristigen Infrastrukturmaßnahmen aller Art wäre praktisch nur unzureichend zu berechnen.

Dennoch wurden entsprechende Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit des Projektes "Semmering-Basistunnel" durchgeführt, die zu dem Schluß kommen, daß dieses Vorhaben - insbesondere unter gewissen Szenarien - sehr wohl Rentabilität aufweist. Zum wiederholten Male darf ich in diesem Zusammenhang vor allem auf folgende Studien hinweisen:

- "Technoökonomische Untersuchung eines Eisenbahn-Basistunnels als Alternative zur Semmering-Bergstrecke" von Dipl.Ing. Dr. techn. Werner Schröfl (TU Graz)

- 2 -

- "Konzeption und Erarbeitung von Planungsvorgaben für das HL-Streckennetz Österreichs", eine Untersuchung, die 1986 von A.D. Little International vorgelegt wurde
- "Rentabilität des Semmeringbasistunnels", eine Studie von Prof. Schönback (TU Wien) aus dem Jahre 1987, die 1989 durch eine Zusatzuntersuchung ergänzt wurde.

Darüber hinaus ist der volkswirtschaftliche Nutzen des Projektes zu betonen:

- * Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, womit gleichzeitig der internationalen Strategie, den Kombinierten Verkehr zu fördern, entsprochen wird. In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, daß Österreich vor kurzem in Prag bei einer gesamteuropäischen Verkehrskonferenz ein internationales Abkommen über den Ausbau der Eisenbahnen für den Kombinierten Verkehr unterzeichnete. Die Semmeringstrecke ist eine jener Eisenbahnverbindungen, die in diesem Abkommen festgelegt sind. Derzeit sind nicht alle Arten des Kombinierten Verkehrs über den Semmering führbar.
- * Verbesserte Anbindung der Steiermark und Kärnten an den Donaauraum (diese Bedeutung wird durch Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanales noch steigen).
- * Ermöglichung einer wirtschaftlicheren Betriebsführung.

Der Ausbau der Schwachstelle Semmering ist angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und des Erfordernisses "Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene - gerade auch im Zusammenhang mit der "Öffnung der Ostgrenzen" - ein zwingendes Gebot. So sind die West- und die Südbahn besonders im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Richtung CSFR und Ungarn unabdingbar. Die Bahn muß zu jedem Zeitpunkt der Betrachtung ausreichende Kapazitätsreserven aufweisen, damit seitens dieses Verkehrsmittels ein Sog entsteht und nicht ein Druck von der Straße auf die Schiene.

- 3 -

Die verkehrspolitische Sinnhaftigkeit des Ausbaues der Bahn, der Südbahn und damit des Semmering-Basistunnels steht somit außer Zweifel. Da die verkehrspolitische Sinnhaftigkeit gegeben ist und die Kostenschätzung von anerkannten Fachleuten durchgeführt wurde, besteht kein Anlaß, die Errichtung des Semmering-Basistunnels durch weitere Gutachten zu verzögern.

Zu Frage 3:

"Schweizer Tunnelbauexperten bezweifeln massivst die von den ÖBB angegebene Prognose der zu erwartenden Baukosten für den Semmering-Basistunnel von 4,2 Mrd. Schilling. Ist der Verkehrsminister bereit, diese Kalkulationsgrundlage der ÖBB vom Rechnungshof überprüfen zu lassen?"

Der Chef der Sektion "Technischer Stab" der Baudirektion der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erklärte die Angaben der sogenannten Schweizer "Tunnelexperten" als vollkommen aus der Luft gegriffen und nachgewiesenermaßen falsch. Die Bausumme des erst kürzlich fertiggestellten Zürichbergtunnels der SBB, welcher in der baulichen Auslegung mit dem Semmering-Basistunnel verglichen werden kann, beträgt inklusive kompletter Streckenausrüstung rd. 26.000 Franken/pro Laufmeter. Umgerechnet auf das nachweislich niedrige Preisniveau österreichischer Tunnelpreise sind daher die präliminierten Kosten für den Semmering-Basistunnel durch diese Aussage hinreichend bestätigt.

Zu Frage 4:

"Ist der Verkehrsminister zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für dieses Projekt bereit?
Wenn ja, mit welchen konkreten Leitlinien und Inhalten?"

Im Zuge des durch das Eisenbahn-Hochleistungsstreckengesetz vorgeschriebenen "§ 4-Verfahrens" wurden auch sämtliche notwendigen umweltrelevanten Aspekte des Projektes untersucht. Die Umweltverträglichkeitserklärung wurde den vom Projekt betroffenen Ländern vorgelegt und von den Amtssachverständigen positiv bewertet, was letztlich zur grundsätzlichen Zustimmung der Länder NÖ und Steiermark zum gegenständlichen Projekt führte.

- 4 -

Zu Frage 5:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister im Vergleich zum Semmering-Basistunnel die Sinnhaftigkeit, Rentabilität, verkehrspolitische Zweckmäßigkeit und Machbarkeit der sogen. Kukuruztrasse?

Die von anerkannten Fachleuten durchgeführte Machbarkeitsstudie für eine neue Süd-Ost-Spange ist bereits fertiggestellt und wurde am 2. Dezember 1991 der Öffentlichkeit präsentiert. Die Süd-Ost-Spange bzw. Kukuruztrasse ist eine Maßnahme der langfristigen Kapazitätserhöhung im österreichischen Eisenbahnnetz, die um die Jahre 2010, 2015 notwendig sein wird. Aus diesem Grund kann sie nicht als Alternativprojekt zum Semmering-Basistunnel gesehen werden. Internationalen Erfahrungen zufolge ist für die rechtlichen Vorarbeiten und für die Zustimmung der vom Projekt betroffenen Bevölkerung ein Zeitraum von zumindest 10 Jahren anzusetzen. Zusätzlich sind etwa 12 Jahre für eine Gesamtbauzeit vorzusehen, sodaß mit einer durchgehenden Verkehrswirksamkeit einer Süd-Ost-Spange nicht vor 22 Jahren zu rechnen ist.

Bis dahin wird aber von den Prognostikern ein Verkehrsaufkommen erwartet, das Süd-Ostspange und Semmering-Tunnel erforderlich macht, so daß der mittelfristig realisierbare Semmering-Basistunnel nicht nur als Übergangslösung sondern als Dauerlösung notwendig ist.

Zu Frage 7:

"Wie kann der Verkehrsminister in Zeiten höchster Budgetknappheit in seinem Verkehrsressort, in Zeiten der Schließung mehrerer Nebenbahnen eine Milliardeninvestition befürworten, deren ökonomische wie ökologische Sinnhaftigkeit mehr als fragwürdig ist?"

Wie bereits ausgeführt, steht die ökonomische und ökologische Sinnhaftigkeit des Projektes Semmering-Basistunnel außer Zweifel. Der Semmering-Basistunnel wird die Abwicklung eines zeitgemäßen Nord-Süd-Schienenverkehrs - unter Anwendung

- 5 -

moderner Transporttechniken - gewährleisten und dadurch eine erhebliche Entlastung der an den Straßentransitrouten lebenden Bevölkerung bieten. Da Fernverkehrsrouten und Regionalverkehrsstrecken vollkommen unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden müssen, sind sie voneinander getrennt zu betrachten und daher auch nicht gegeneinander austauschbar. Die beantragte Schließung von Nebenbahnen bzw. Nebenbahnenteile wird nicht wegen Finanzierungsengpässen (es werden dadurch lediglich 15,8 Mio S Nebenbahnabgeltung eingespart) vorgenommen, sondern wegen deren Nichtakzeptanz durch die Bevölkerung und Wirtschaft. Nicht in Anspruch genommene Verkehrsangebote sollten nicht weitergeführt werden. Hingegen weist die Südbahn eine sehr hohe Inanspruchnahme auf, die ständig weiter steigt.

Zu Frage 8:

"Ist es in der Vergangenheit zu Interventionen der aus dem heimischen Straßenbauskandal bekannten großen Tunnelbaufirmen gekommen?"

Mir sind solche Interventionen nicht bekannt.

Wien, am 20. Dezember 1991

Der Bundesminister

