

II-3705 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1895 W

1991 -11- 12

D R I N G L I C H E A N F R A G E

der Abgeordneten Moser, Mag. Schweitzer
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend den Bau des Semmeringbasistunnels

Im Rahmen des Projekts "Die Neue Bahn" der ÖBB ist der Bau des Semmeringbasistunnels vorgesehen.

Mit der Trassenverordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für den Semmeringbasistunnel vom August 1991 ist dieses Projekt in die Realisierungsphase getreten. Tatsächlich stehen dem Vernehmen nach die ersten Ausschreibungen für Baumaßnahmen unmittelbar bevor, Probebohrungen wurden und werden schon durchgeführt und mit dem Vortrieb eines Erkundungsstollens - immerhin ein Tunnel mit einem Querschnitt von etwa 12 m² - soll demnächst begonnen werden. Dies alles geschieht, obwohl weder die eisenbahnrechtliche noch die wasser- oder naturschutzrechtlichen Bewilligungen vorliegen.

Gleichzeitig werden andere, vordringlichere Eisenbahnprojekte, wie zum Beispiel der Ausbau der Schoberpaß- und Tauernstrecke, der Ostbahn mit der Verbindung nach Preßburg, der Elektrifizierung der Strecken ins Waldviertel oder der Pottendorfer Linie entgegen zahllosen Versprechungen weiter verzögert.

Es drängt sich daher der Verdacht auf, daß hier durch einen übereilten Baubeginn vollendete Tatsachen geschaffen werden sollen, um der öffentlichen Diskussion die Grundlage zu entziehen.

Dieser Verdacht wird vor allem durch die Tatsache erhärtet, daß die von der HL-AG und den ÖBB vorgebrachten Argumente und Kostenschätzungen von internationalen Tunnelbauexperten massiv bezweifelt und widerlegt wurden. So erklärte beispielsweise der in der Schweiz für die "Bahn 2000" - Projekte zuständige Experte, Dr. Rudolf Burger, er rechne aufgrund von Schweizer Erfahrungen bei Tunnelbauten unter vergleichbaren geologischen Bedingungen mit Baukosten von rund 400 Millionen Schilling pro Kilometer. Dies entspricht etwa dem Dreifachen der von der HL-AG veranschlagten Summe!

Speziell ist auch die allen Planungen zugrunde liegende ADL-Studie über "Die Neue Bahn" noch vor der für den Osten Österreichs so bedeutsamen Öffnung des "Eisernen Vorhangs" erstellt worden, und damit, soweit sie die Ostverkehrsentwicklung betrifft, ganz klar überholt.

Besonders unverantwortlich ist es, daß durch den übereilten Baubeginn die Untersuchung von Alternativen, insbesondere die vielversprechende Machbarkeitsstudie über eine zweite Südbahn, die sogenannte Südostspange, nicht abgewartet wird.

So hat unter anderem auch die Handelskammer Burgenland eine positive Studie für diese Trassenführung vorgelegt. Die zweite Südbahn würde auch die schienenverkehrsmäßige Aufschließung des mittleren und südlichen Burgenlandes, der Ost- und Südsteiermark sowie von Kärnten gewährleisten. Dadurch ergibt sich eine neue gesamtösterreichische Bedeutung für dieses Alternativprojekt.

Damit aber riskiert die Bundesregierung bewußt eine gigantische Fehlinvestition.

Dies auch deshalb, weil der isolierte Ausbau des Semmeringabschnitts der Südbahn alleine keine echte Kapazitätssteigerung bringt. Dazu müßten nämlich die Zulaufstrecken, die vor allem in

der Steiermark durch dichtbesiedeltes Gebiet führen, ausgebaut werden. Dies kann aber wegen der hohen Lärmbelastung der Bevölkerung nicht zugemutet werden.

Außerdem ist dem vierten Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie zu entnehmen, daß langfristig trotz eines Semmeringtunnels eine zweite Südbahn erforderlich sein wird. Es ist daher völlig unverständlich, warum die knappen finanziellen Mittel in eine schon nach wenigen Jahren wieder unzureichende Zwischenlösung investiert werden sollen.

Ein weiteres zentrales Problem ist die völlig ungeklärte Situation im Hinblick auf die Umweltbelastung. Nach derzeitigem Planungsstand ist es beabsichtigt, ausgerechnet ein besonders wertvolles Naturschutzgebiet, nämlich den Hollensteingraben, als Baustelle und Schuttdeponie zu mißbrauchen.

Auch das im Semmeringgebiet besonders sensible Problem der Störung des Wasserhaushalts im Gestein ist völlig ungeklärt. So gibt es bis heute keine Garantien für eine alternative Wasserversorgung der Bevölkerung bei Versiegen von Quellen im Gefolge des Tunnelbaus.

Einmal mehr zeigen sich hier die negativen Auswirkungen des Versäumnisses der Bundesregierung, eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung bei Großprojekten zwingend vorzuschreiben.

All diese Aspekte zeigen auf, wie berechtigt die massiven Bedenken der Bevölkerung gegen das wenig sinnvolle und unausgereifte Tunnelprojekt sind.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

D r i n g l i c h e A n f r a g e :

- 1) Wie hoch ist der geschätzte Finanzbedarf für alle Eisenbahnprojekte, die gemäß § 1 Abs.1 des Hochleistungsstreckengesetzes bis jetzt zu Hochleistungsstrecken erklärt wurden?
- 2) Wie hoch ist der geschätzte Finanzbedarf für jene Projekte, die Sie gemäß §8 des Hochleistungsstreckengesetzes der HL-AG zur Planung und zum Bau übertragen haben; auf Preisbasis 1991 und aufgeschlüsselt nach einzelnen Projekten?
- 3) Welcher Zeithorizont ist für die Fertigstellung der für die Entwicklung der Ost-Region so wesentlichen Ausbauprojekte Ostbahn, Parndorf - Preßburg, Elektrifizierung der Nordwestbahn oder der Franz-Josefs-Bahn aber auch der Tauernbahn, der Pyhrnstrecke, der Westbahn bei gegenüber 1991 gleichbleibendem Investitionsvolumen im einzelnen zu erwarten?
- 4) Beabsichtigen Sie, die betreffenden Linien ebenfalls zu Hochleistungsstrecken zu erklären, soweit dies nicht bereits erfolgt ist, um damit die bevorzugte Realisierung zu erreichen?
- 5) Welche detaillierten Kosten-Nutzenanalysen über das Semmeringbasistunnel-Projekt können Sie vorlegen und aus welchen Jahren stammen diese Zahlen?
- 6) Können Sie garantieren, daß die Ghega-Semmeringstrecke auch im Falle des Baues des Basistunnels für Nahverkehrsaufgaben und touristische Zwecke erhalten bleibt?
- 7) Welche Kosten sind aus der, auch nach einer Errichtung des Basistunnels aus denkmalschützerischen und regionalpolitischen Gründen weiter erforderlichen Erhaltung der Bergstrecke zu erwarten, und in welcher Form wurden diese Kosten bei der Erstellung der Rentabilitätsberechnung des Semmeringbasistunnels einbezogen?
- 8) In welchem Zeitraum erwarten Sie eine Amortisation der Investitionen in den Semmeringbasistunnel?
- 9) Wie ist es zu erklären, daß den Kostenberechnungen für den Basistunnel ein Preis von etwa 150 Mio. Schilling pro Kilometer zugrundegelegt wurde, obwohl Fachleute, wie der

anerkannte Schweizer Tunnelbauexperte Dr. Rudolf Burger, in ihren Stellungnahmen zu dem Schluß kommen, daß das Semmeringbasistunnel-Projekt aufgrund der Gesteinsqualität mit Projekten zu vergleichen ist, die etwa 400 Mio. Schilling pro Kilometer kosteten?

- 10) Ist es richtig, daß die notwendigen eisenbahnrechtlichen, wasser- und naturschutzrechtlichen Genehmigungen der betreffenden Landesregierungen beziehungsweise Bundesministerien fehlen? Wenn ja, bis wann sind diese zu erwarten?
- 11) Welche Alternativen sind für die Deponierung des Ausbruchmaterials vorgesehen, wenn das Land Niederösterreich keine naturschutzrechtliche Bewilligung für die Deponie im Naturschutzgebiet Hollensteingraben erteilt und wie wirken sich diese auf die Kosten des Gesamtprojektes aus?
- 12) Welche Auswirkungen auf den Baufortschritt und die Kostenentwicklung des Semmeringtunnelprojektes hat es, wenn vom Hollensteingraben aus kein Tunnelvortrieb erfolgen kann?
- 13) Welche hydrologischen Gutachten können Sie vorlegen, die gewährleisten, daß der Wasserhaushalt nicht gestört und im besonderen die Quellen des Semmeringmassivs nicht gefährdet werden?
- 14) Können Sie ausschließen, daß bereits durch den vor der endgültigen Genehmigung vorgesehenen Bau eines Erkundungsstollens der Wasserhaushalt gestört wird und welche Untersuchungen können Sie diesbezüglich vorlegen?
- 15) Sind Sie im Besitz von detaillierten Untersuchungen, die Auskunft über die Entwicklung der Umweltbelastung im Bereich der Zulaufstrecken im Gefolge der steigenden Zugsanzahl nach erfolgtem Ausbau ergeben? Wenn ja, was ist deren Inhalt; wenn nein, warum nicht?
- 16) Warum wurde, obwohl mögliche Energieeinsparungen eine der wesentlichen Begründungen für den Tunnelbau sind, mit Ausnahme der spezialisierten Brenner-Mehrsystemlok 1822 der Bau von Lokomotiven mit Rekuperationsbremsen zur Stromrückgewinnung bei der Talfahrt noch immer nicht in Angriff genommen?

- 17) Würden derartige Lokomotiven auch auf anderen steigungsreichen Strecken wesentliche Energieeinsparungen ermöglichen beziehungsweise in welchem Ausmaß ist dies zu erwarten?
- 18) Warum haben Sie nicht längst Garnituren mit kurvenabhängiger Steuerung der Wagenkastenneigung (Talgo Pendular oder Pendolino) beschafft und eingesetzt, wodurch sich die Fahrtzeit früher und kostengünstiger in etwa dem gleichen Ausmaß reduzieren ließe, wenn man die Fahrzeiteinsparungsmöglichkeiten im Bereich der Mur- und Mürztalstrecke in die Berechnung einbezieht?
- 19) Warum wurde noch immer keine Zugsverbindung über den Semmering im unbegleiteten kombinierten Verkehr eingerichtet, obwohl dies nach ihren eigenen Angaben durchaus möglich wäre?
- 20) Welche Gründe für Reihungsbeschränkungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr gibt es im Bereich der Semmeringbahn, wo sind die Anlaßstellen dafür und warum werden diese nicht behoben?
- 21) Sind Sie im Besitz konkreter Projektunterlagen und Kostenschätzungen für eine Adaptierung der Eckhöhen für die Anforderungen des begleiteten kombinierten Verkehrs im Bereich der Semmering-Bergstrecke? Wenn ja, was ist deren Ergebnis; wenn nein, warum nicht?
- 22) Ist es richtig, daß die der Argumentation für den Tunnel zugrundegelegten hohen Anforderungen der EG-Vereinbarungen über die rollende Landstraße (120 km/h, 1.500 t, 750 m Zuglänge) auch auf den übrigen alpenquerenden Transitstrecken unerreichbar sind?
- 23) Ist es weiter richtig, daß auch im Falle der Südbahn ein massiver Ausbau der Zulaufstrecken zusätzlich zum Tunnel notwendig wäre, um diese EG-Vereinbarungen über den begleiteten kombinierten Verkehr erreichen zu können?
- 24) Warum bestehen Sie auf den vorrangigen Bau des Semmeringbasistunnels (Zeitrahmen laut Verordnung sechs Jahre ab Baugenehmigung), obwohl aus dem 4. Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie klar hervorgeht, daß erst in ca. 20 Jahren mit Kapazitätsproblemen zu rechnen ist?

- 25) Ist Ihnen bewußt, daß die Kapazitätsreserven auf der Südbahn im Semmeringbereich höher sind als auf den Zulaufstrecken, und sich dieses Mißverhältnis ohne massive Investition in diese durch den Tunnel weiter steigern würde?
- 26) Welche Ausbaumaßnahmen werden Sie, außer dem Galgenberg-Tunnel (Strecke Leoben - St. Michael), der mindestens zwei Milliarden Schilling kosten wird, setzen, um die restliche Südbahn den Erfordernissen einer Hochleistungsstrecke anzupassen, und welche Kosten werden diese Maßnahmen im einzelnen verursachen?
- 27) Welche Maßnahmen sind für den Fall des Baues des Tunnels im engen Mur- und Mürztal vorgesehen, um eine unerträgliche Lärmbelastung durch den steigenden Verkehr - ähnlich den Verhältnissen im Inntal - zu verhindern?
- 28) Ist Ihnen bekannt, daß laut viertem Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie für die zweite Südbahn je nach Szenario zwischen den Jahren 2029 und 2033 die Südostspange zwingend erforderlich wird?
- 29) Ist Ihnen weiters bewußt, daß bei rascher Inangriffnahme die Errichtung der zweiten Südbahn bis ca. 2010 durchaus realistisch ist?
- 30) Können mit dieser zweiten Südbahn die ab diesem Zeitpunkt zu erwartenden Kapazitätsprobleme auch ohne den Semmeringbasistunnel gelöst werden? Wenn nein, warum nicht?
- 31) Wie können Sie es verantworten, für eine letztlich unnötige Zwischenlösung eine Investition von realistischer Weise 6 bis 8 Mrd. am Semmering zu tätigen?
- 32) Wie rechtfertigen Sie, daß durch die Verzögerung des letztlich ohnedies nötigen Baues der Südostspange eine Generation von Pendlern, verladenden Wirtschaftstreibenden und sonstigen Bewohnern der ohnehin strukturschwachen Ost-Region eine leistungsfähige Bahnverbindung vorenthalten wird?
- 33) Werden Sie dafür sorgen, daß die im Einzugsbereich der künftigen Südostspange liegenden und für die flächendeckende Erschließung dringend erforderlichen Regionalbahnen erhalten bleiben?

- 34) Welche Maßnahmen haben Sie veranlaßt, um diese Nebenbahnen schon jetzt attraktiver zu machen, um damit deren Kostendeckungsgrad zu erhöhen?

In formeller Hinsicht wird beantragt, diese Anfrage gemäß § 93 der Geschäftsordnung des Nationalrates als dringlich zu behandeln und dem Erstunterzeichner Gelegenheit zur Begründung zu geben.