

II- 9842 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4839/18

1993-05-12

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl, Mag. Schweitzer und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Ausbau der Südbahn, Errichtung des Semmeringbasistunnels

Bereits seit Jahren wird eine Diskussion über die Sinnhaftigkeit der Errichtung eines Semmeringbasistunnels geführt, wobei insbesondere die Frage der diesem Projekt zugrundeliegenden Studien über die Wirtschaftlichkeit einerseits und die Umweltverträglichkeit andererseits eine wesentliche Rolle spielen.

Um hier endlich Klarheit zu schaffen, wurde seitens der FPÖ die Einholung der Meinung von Experten der ETH Zürich vorgeschlagen, was jedoch leider bis heute nicht erfolgt ist.

Stattdessen wurde die Prognos AG mit der Erstellung einer Studie, allerdings wiederum auf der Basis von Datenmaterial deklarierter Tunnelbefürworter, beauftragt, ebenso sollten die Herren Jaworski und Kopp die Möglichkeiten eines kostengünstigen Ausbaues der bestehenden Strecke prüfen, wobei es angesichts der bekannten vorgefaßten Meinung, der Tunnel müsse gebaut werden – insbesondere von Herrn Jaworski – nicht überrascht, daß diese zu dem Ergebnis kommen, ein solcher Ausbau sei praktisch unmöglich bzw. teurer als der Tunnelbau. Offensichtlich wurde diese Studie denn auch nicht sonderlich ernsthaft erstellt, denn anders wäre es kaum zu erklären, daß sich alle Verantwortlichen, allen voran der Verkehrsminister, bis heute weigern, diese zu veröffentlichen.

Abgesehen von der Problematik der Qualität dieser Studien stellt sich nun die Frage, inwieweit sachliche Argumente überhaupt für die Entscheidung über einen Tunnelbau von Bedeutung sind, da der Bundeskanzler jüngst erklärte, was immer auch geschehe, ob die Länder nun dafür oder dagegen seien, der Tunnel werde gebaut.

Angesichts dieser Aussage, die eine Betoniererphilosophie längst vergangen geglaubter Tage verrät, stellt sich nun natürlich die Frage, inwieweit der Verkehrsminister – im Fall negativer Untersuchungsergebnisse – nun überhaupt noch entsprechend entscheiden kann, selbst wenn er dies will, weil der Regierungschef bereits sein Prestige mit dem Bau des Tunnels verknüpft hat.

Dabei zeigt die Betrachtung einer Reihe verschiedener Problembereiche der Bahn – gerade in der Steiermark – daß sich mit geringerem Aufwand ein ungleich größerer Nutzen erzielen ließe, insbesondere die Schleife Selzthal, deren Fehlen das Versäumen eines Großteils der Anschlußzüge in Bruck an der Mur (Folge: 1 Stunde Wartezeit!) verursacht wäre eine solche Maßnahme.

Vor allem aber wird die Errichtung der als Schnellverbindung in die südlichen Bundesländer notwendigen zweiten Südbahn 'Südostspange' sträflich verzögert, was wegen der nicht möglichen Sicherung der Trassengrundstücke letztlich diesen Bau teuer wenn nicht unmöglich machen wird. Die Milliardeninvestition in die alte Südbahn am Semmering, aber auch beim Galgenbergtunnel in Leoben präjudiziert nun aber die Ausbaupläne der Bahn Richtung Süden in einem Ausmaß, daß die Errichtung der Südostspange zusehends unrealistischer erscheinen läßt, was vor dem Hintergrund der total überlasteten – ebenfalls zweigleisig im Ausbau befindlichen – Westbahn völlig unverständlich ist.

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

Anfrage:

1. Welche Konsequenzen werden Sie persönlich aus der präjudizierenden Äußerung des Bundeskanzlers, der Semmeringbasistunnel werde auf jeden Fall gebaut, das könnten auch die betroffenen Länder nicht mehr verhindern, ziehen?
2. Werden Sie trotz dieser Festlegung des Bundeskanzlers die Entscheidung über den Bau von dem Ergebnis der in Arbeit befindlichen Studien abhängig machen?

3. Welche Kosten sind im einzelnen für die Erstellung der verschiedenen Studien, die nun durch die undifferenzierte Festlegung des Bundeskanzlers auf einen Bau unter allen Umständen weitgehend entwertet wurden, entstanden bzw. werden noch entstehen?
4. Halten Sie es im Hinblick auf eine objektive Erstellung einer Studie über den Tunnelbau vertretbar, daß der mit der Erstellung befaßte Prof.Jaworski nicht nur als früherer ÖBB-Verantwortlicher stets ein deklarierter Befürworter des Baues des Semmeringbasistunnels war und ist?
5. Ist es richtig, daß eben jener Prof. Jaworski sich bereits einmal – nämlich bei der Sanierung der Vorortelinie S45 – in der Einschätzung des Verkehrsaufkommens gewaltig irrte, indem er meinte, daß dieses mit einer Buslinie bei weitem zu bewältigen wäre?
6. Halten Sie im Hinblick auf die genannte Problematik um die österreichischen Mitarbeiter an dem Gutachten über den Semmeringtunnel ihre Aussage der Anfragebeantwortung, man habe ein international angesehenes Unternehmen mit der Studie beauftragen müssen, für weiterhin vertretbar?
7. Ist es richtig, daß bereits im vergangenen Jahr die Gütertransporte der Bahn erheblich zurückgegangen sind?
8. Wie entwickelten sich im Detail die Gütertransporte, wie die Personenbeförderungen im Nah- und Fernverkehr über den Semmering im abgelaufenen gegenüber den vergangenen Jahren?
9. Warum weigern Sie sich, die Studie (Jaworski-Kopp) über eine Adaptierung der betreffenden Strecke sowie andere Studien, die das Semmeringbasistunnelprojekt betreffen, vollständig zu veröffentlichen?

10. Ist es richtig, daß aus einem hydrogeologischen Gutachten, das im Auftrag der HL-AG erstellt wurde, hervorgeht, daß im Bereich des Basistunnels mit einem ständigen Wasserabfluß in der Größenordnung des Bedarfes von Wiener Neustadt (60–70 l/s), in der Anfangsphase sogar ein Vielfaches davon, zu rechnen ist?
11. Welche Vorbereitungen für die Herstellung einer Ersatzwasserversorgung der betroffenen Bevölkerung, insbesondere von Mürzzuschlag, Payerbach, usw., wurden mittlerweile im einzelnen getroffen, welche Kosten sind hierfür bisher angefallen, welche werden diese im Falle der Errichtung derartiger Anlagen noch verursachen?
12. Teilen Sie die Ansicht der unterzeichneten Abgeordneten, daß es für einen Reisenden von geringem Vorteil ist, in der Relation Bruck an der Mur – Wien 20 Minuten schneller unterwegs zu sein, was durch einen Basistunnel zu erreichen wäre, wenn er vorher, wegen der notorischen Verspätungen im Ennstal den Taktanschluß in Bruck versäumte und daher eine Stunde warten mußte?
13. Stimmen die Angaben Ihrer Anfragebeantwortung, wonach die Ennstalzüge durchschnittlich 9 Minuten verspätet sind, sich durch die Errichtung der Schleife Selzthal aber um rund 7 Minuten beschleunigen ließen, was im Durchschnitt das Erreichen der Anschlüsse in Bruck an der Mur bedeuten würde?
14. Sind Sie bereit, im Hinblick auf die klar erkennbaren unmittelbaren Vorteile einer Errichtung der Schleife Selzthal dieser höchste Priorität einzuräumen, wenn nein, warum nicht?
15. Ist es richtig, daß bereits jetzt mit der Errichtung des Bauvorhabens Galgenbergtunnel bei Leoben begonnen wird?
16. Welche Fahrzeiter sparnis wird durch die Errichtung des Galgenbergtunnels erzielt werden können, welche Kosten und welcher Bauzeitrahmen sind für dieses Projekt zu erwarten?

17. Ist es richtig, daß der Ausbau dieser bestehenden Linie lediglich eine Linienvbesserung, nicht aber die Kapazitätserhöhung im fraglichen Abschnitt zum Ziel hat, da hierfür ein weiteres Tunnelprojekt zur Umfahrung von St.Michael vorgesehen ist und die alte Strecke abgetragen werden soll?
18. Welche Kosten werden sämtliche derzeit geplanten Ausbaumaßnahmen auf der bestehenden Südbahn (insbesondere auch im Bereich Neumarkter Sattel) voraussichtlich verursachen?
19. Welche Fahrzeitverkürzungen, welche Kapazitätssteigerungen werden durch diese Ausbaumaßnahmen zu erzielen sein, welche ließen sich durch die Errichtung der Südostspange erreichen?
20. Wie ist der aktuelle Planungs- und Vorbereitungsstand zur Errichtung der neuen Südbahn 'Südostspange' insbesondere hinsichtlich der Sicherung der Trassengrundstücke in den einzelnen betroffenen Bundesländern, welche Gründe waren für die erheblichen Verzögerungen bei den diesbezüglichen Verhandlungen (Grundsatzbeschuß vor 3/4 Jahren) maßgeblich?
21. Halten Sie es tatsächlich für sinnvoll, unter Einsatz von Milliarden an Investitionsmitteln die alte Südbahn teilweise für kürzere Fahrzeiten auszubauen, während gleichzeitig als Schnellverbindung Richtung Kärnten die Südostspange (Koralmbabschnitt) projektiert wird, wenn ja, warum? /