

Entschließungsantrag

XIX. GP.-NR
Nr. 63 /A (E)
Präs. 30. Nov. 1994

der Abgeordneten Rosenstingl, Schweitzer, Apfelbeck und Kollegen

betreffend sofortigen Baustopp für den Semmeringbasistunnel

Im Zuge der nun schon Jahre dauernden Debatte über den Bau des Semmeringbasistunnels wurde klar, daß vor allem drei Problemkreise für eine Entscheidung für oder gegen den Tunnelbau wesentlich sind:

1. Die verkehrspolitische Sinnhaftigkeit, insbesondere im Vergleich zu diversen Projekten im Land Niederösterreich aber auch im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der neuen Südbahn 'Südostspange', der Milliardeninvestitionen in die alte Strecke wenig sinnvoll erscheinen läßt.
2. Die Auswirkungen des Baues auf die Umwelt, insbesondere den Wasserhaushalt sowie die geschützte Landschaft.
3. Die Finanzierbarkeit des Projektes, die derzeit nur zu rund 10% gesichert ist sowie – als Voraussetzung für eine allfällige Privatfinanzierung – die durchaus, auch nach Ansicht des Rechnungshofes, zweifelhafte Wirtschaftlichkeit einer solchen Investition.

Nun liegt seit über einem Jahr zwar eine Studie der schweizer Firma Prognos vor, die sinngemäß zu dem Ergebnis kommt, unter Berücksichtigung der von der Politik, sprich dem Verkehrsministerium, gesteckten Vorgaben sei der Bau die wirtschaftlichste Variante. Tatsächlich zeigt sich aber bei genauer Betrachtung dieser Vorgaben, daß diese den in Diskussion stehenden Alternativen, insbesondere einem beschleunigten Bau der neuen Südbahn 'Südostspange' von Anfang an keinerlei Chance, wirtschaftlich günstig beurteilt zu werden, ließen, weil einerseits die gesteckten kurzen Zeithorizonte dieses größere Projekt zwangsläufig benachteiligen und andererseits die im Fall des ausschließlichen Baues des Semmeringtunnels erforderlichen Investitionen in Milliardenhöhe (Knoten Obersteiermark, Neumarkter Sattel,..) auf der bestehenden Südbahn bis Klagenfurt andererseits nicht entsprechend berücksichtigt wurden.

Insgesamt befand daher auch der Rechnungshof: 'Es gelingt der Studie nach Ansicht des Rechnungshofes nicht, die betriebs- und volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Semmeringtunnels ohne schwerwiegende Einschränkungen nachzuweisen.'

Andererseits ist die Finanzierung des Baues keineswegs geklärt, da aus dem ASFINAG-Topf nur mehr ein Bruchteil der geplanten Bausumme von mindestens 8 Milliarden Schilling kommen kann.

Eine Privatfinanzierung erscheint hingegen völlig unrealistisch, zumal sich die behauptete Wirtschaftlichkeit des Tunnelprojektes – laut Prognos – vor allem aus den angeblich verringerten Umweltschäden im Straßenbereich ergeben sollen, was wiederum einem Privatinvestor keinerlei Vorteile bringt.

Ebenso unbefriedigend ist die Lage im Bereich der Umweltverträglichkeit, zumal gemäß UVP-Gesetz kein Verfahren mehr notwendig ist. Ein Verfahren, in dem die Umweltauswirkungen, insbesondere hinsichtlich des Wasserhaushaltes, sowie die Anrainerinteressen abschließend und gemeinsam behandelt werden, erscheint jedoch dringend erforderlich, um diesen Problemkreis in objektiver Form abzuhandeln.

Wie problematisch diese Verfahren abgewickelt wurden, zeigte sich am Beispiel des Beschlusses des Verwaltungsgerichtshofes, der sich zwar selbst hinsichtlich der Beeinträchtigung einer Quelle als unzuständig erklärte, andererseits aber festhielt, daß, solange darüber nicht von der Bezirkshauptmannschaft entschieden ist, der Bau sogar untersagt sei!

Zuletzt ist völlig ungeklärt, ob diesem Projekt – angesichts des dramatischen Kapazitätsengpasses auf der West- und bequemer Reserven auf der Semmeringbahn sowie zahlreicher dringlicher Nahverkehrsprojekte in allen betroffenen Bundesländern – tatsächlich eine Bedeutung zukommt, die hier eine derartige Prioritätensetzung rechtfertigen würde. Zumindest im Lande Niederösterreich gibt es hierzu klar negative Stellungnahmen verantwortlicher Landespolitiker.

Dennoch hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr überraschend den im Vorjahr verfügten Baustopp sogar noch vor Vorliegen des Endberichts der Prognos-Studie aufgehoben, mittlerweile wurde – ungeachtet des VWGH-Verbotes – mit dem Bau des Erkundungsstollens begonnen, weswegen nun die Gefahr besteht, daß unter Einsatz von Milliarden von Steuergeldern illegalerweise vollendete Tatsachen geschaffen werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher folgenden

Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

1. *Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird aufgefordert, den im Jahr 1992 verfügten Baustopp für das Projekt Semmeringbasistunnel, der im Herbst des Vorjahres aufgehoben wurde, wieder in Kraft zu setzen.*
2. *Der Bundeminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird aufgefordert, diesen Baustopp nur dann neuerlich aufzuheben, wenn*
 - a. *die gesamte Finanzierung des Baues des Semmeringbasistunnels gesichert,*
 - b. *die Frage der Umwelteinflüsse nach den Prinzipien des neuen UVP-Gesetzes geprüft, sowie*
 - c. *die verkehrspolitische Vorrangigkeit dieses Projektes erwiesen ist.*
3. *Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird für den Fall, daß die oben genannten Bedingungen nicht erfüllt werden können, aufgefordert, die im Zusammenhang mit dem Projekt Semmeringbasistunnel aufgrund des Hochleistungsstreckengesetzes erlassenen Verordnungen aufzuheben.'*

In formeller Hinsicht wird vorgeschlagen, diesen Antrag zur Vorberatung dem Verkehrsausschuß zuzuweisen.