



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

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. 18076/6-4-95

**XIX. GP.-NR**  
 679/AB  
 1995-05-05

ANFRAGEBEANTWORTUNG  
 betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. **zu**  
 Kurzbauer und Kollegen vom 8. März 1995, Zl. 681/J-NR/1995  
 "Bau der Südostspange Wien-Klagenfurt"

681/J

Zum Motiventeil:

Wie seitens meines Ressorts schon mehrfach umfassend dargelegt wurde, stellt die im gesamteuropäischen Zusammenhang langfristig erforderliche Süd-Ost-Spange weder eine Variante noch eine Alternative zu wesentlich kurzfristigeren Maßnahmen dar.

Für die Süd-Ost-Spange, eine Neubaustrecke Wien-Eisenstadt-Oberwart-Graz-Klagenfurt-Villach-Tarvis, wurde in den Jahren 1990/91 gemeinsam mit den betroffenen Ländern eine Machbarkeitsstudie mit Verkehrsprognosen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen durchgeführt. Aufgrund der vorgeschlagenen Linienführung kann zumindest in funktionaler Hinsicht keineswegs von einer unmittelbaren Nähe zur "Südbahn" gesprochen werden, da hiedurch mehrere Regionen, die bislang abseits des HL-Netzes gelegen sind, wie insbesondere das gesamte Burgenland, die Oststeiermark, die Weststeiermark und das Lavanttal, in hochwertiger Weise erschlossen werden.

Im Sinne einer langfristigen Infrastrukturplanung wurde die Süd-Ost-Spange im Sinne des § 1 Hochleistungsstreckengesetz durch Verordnung der Bundesregierung (BGBl. Nr. 83/1994 vom 4. Februar 1994) zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Worin ist der innovative Charakter zu sehen, daß drei Bahnprojekte (1. Ausbau der bestehenden Südbahnstrecke, 2. Bau der Südostspange und 3. Bau des Semmeringbasistunnels) in unmittelbarer Nähe zueinander bzw. auf identischer Streckenführung projektiert werden?"

- 2 -

Es ist als "innovativ" zu bezeichnen, daß für einen großen Netzteil - den Raum zwischen Wien und Tarvis - bereits frühzeitig ein langfristiges Planungskonzept erarbeitet worden ist.

Der Semmeringbasistunnel ist ein integrativer Bestandteil der Südbahnstrecke bzw. der Ponte-bbanaachse und kann daher nicht als gesondertes Projekt angesehen werden. Es kann daher nur von zwei Projekten, nämlich dem Ausbau der bestehenden Südbahn (einschließlich der Errichtung des Semmeringbasistunnels) und dem Neubau der Süd-Ost-Spange, gesprochen werden, deren zeitliche, räumliche und finanzielle Dimensionen völlig verschieden sind.

Zu Frage 2:

"Welches dieser drei Projekte besitzt tatsächlich Priorität?"

Maßgeblich für die Prioritätensetzung ist der zeitliche Horizont der Realisierungszeiträume, um rechtzeitig die zukünftig benötigten Kapazitäten zu schaffen. Wie bereits erwähnt, stellt die Süd-Ost-Spange eine langfristige Ergänzung im gesamteuropäischen Rahmen und keine Alternative zum kurz- bzw. mittelfristig erforderlichen Ausbau der Südbahn (einschließlich Semmeringbasistunnel) dar.

Zu Frage 3:

"Welcher Zeitrahmen ist für die Umsetzung der oben genannten Projekte jeweils vorgesehen?"

Der Ausbau der bestehenden Südbahn wurde bereits in Angriff genommen (z.B. Liesing - Wiener Neustadt, Pottendorfer Linie, Galgenbergtunnel, St. Veit a.d. Glan - Klagenfurt, Villach - Staatsgrenze) und wird zügig fortgesetzt.

Für das Gesamtprojekt der Süd-Ost-Spange ist laut Machbarkeitsstudie eine Bauzeit von mindestens 12 Jahren erforderlich. Angesichts der beträchtlichen Dimension eines derartigen Projektes muß nach den bisherigen Erfahrungen mit einem entsprechend langen Planungsvorlauf und mit zeitaufwendigen Verwaltungsverfahren gerechnet werden (z.B. Trassenverordnung mit Umweltverträglichkeitsprüfung), wofür infolge der Länge dieser Neubau-strecke voraussichtlich weitere zehn Jahre zu veranschlagen sein werden.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Welche Auswirkungen hat die Projektierung der Südostspange auf den geplanten Bau des Semmering-Basistunnels?"

Da der Ausbau der Südbahnstrecke und damit auch der Bau des Semmeringbasistunnels sowohl aus technischen als auch aus kapazitativen Gründen kurz- bis mittelfristig erforderlich ist, kann die Projektierung der erst langfristig wirksam werdenden Süd-Ost-Spange keine Auswirkungen auf diese Maßnahmen haben.

Die Süd-Ost-Spange wird zur Gänze erst verkehrswirksam werden, wenn die Kapazität der ausgebauten Südbahn (einschließlich Semmeringbasistunnel) bereits überschritten wird.

Zu Frage 5:

"Welcher Kostenrahmen ist vorgesehen für

- a) Ausbau der Südbahnstrecke?
- b) Bau der Südostspange?
- c) Bau des Semmering-Basistunnels?"

Für die Gesamtheit der Projekte zum Ausbau der Südbahn (einschließlich dem Bau des Semmering-Basistunnels) sind auf Preisbasis 1994 insgesamt ca. 22 Mrd. S zu veranschlagen.

Laut Machbarkeitsstudie 1990 beträgt das Gesamterfordernis für die Süd-Ost-Spange einschließlich Flughafenbindung, Güterumfahrungen Graz und Klagenfurt sowie Güterterminals rund öS 62 Mrd. (Preisbasis 1990).

Zu Frage 6:

"Wie wollen Sie die drei oben genannten Projekte finanzieren?"

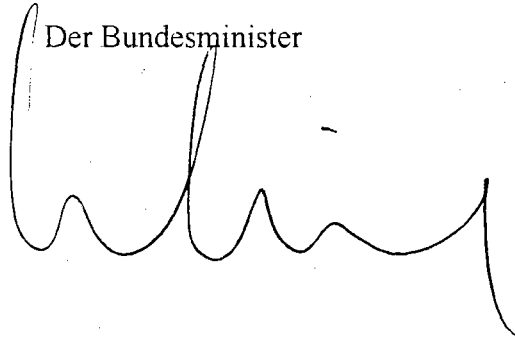
Angesichts der Größenordnung der Investitionskosten und der beschränkten budgetären Möglichkeiten werden derzeit in vielen Staaten Europas, aber auch innerhalb der EU, neue Finanzierungsformen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben untersucht, die im wesentlichen auf eine Finanzierungsbeteiligung privater Investoren abzielen, welchen für eine bestimmte Zeitdauer die Konzession für den Betrieb eines Streckenabschnittes übertragen werden soll.

- 4 -

Die im Februar d.J. verlautbarte Interessentensuche für den Semmeringbasistunnel ist der erste Schritt, auch in Österreich derartige Finanzierungsmodelle auf große Eisenbahninfrastrukturvorhaben anzuwenden. Dessen ungeachtet wird sich aber auch der Staat nicht gänzlich aus der Finanzierungsverantwortung für den Bahnbau zurückziehen können.

Wien, am 3. Mai 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long tail, positioned below the typed name 'Der Bundesminister'.