



II-11936 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/42-4/90

5447 IAB

1990 -07- 12

zu 5575 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Moser und Genossen vom 23. Mai 1990,
Zl.: 5575/J-NR/90 betreffend "Planungsstop
für den Semmering-Basis-Tunnel"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Im Allgemeinen:

Der Neubau der Strecke Gloggnitz und Mürzzuschlag mit Semmeringbasistunnel (Gesamtkosten rd. 3,6 Mrd S ohne Zulaufstrecken) stellt ein wichtiges Vorhaben im Zuge des Hochleistungskonzeptes "Neue Bahn" dar.

Die Vorteile, die sich aus der Verwirklichung des Großbauvorhabens ergeben, sind neben wesentlichen Fahrzeitverkürzungen (ca. 30 Minuten) vor allem entscheidende Betriebskosteneinsparungen sowie betriebliche Vereinfachungen im Reise- und Güterverkehr.

Diese liegen insbesondere im Entfall des Vorspannbetriebes für Güterzüge, in der Verringerung des Energieverbrauches, im Wegfall der aufwendigen Erhaltungsarbeiten sowie in Personaleinsparungen.

Durch die Realisierung des Semmeringprojektes werden die ÖBB aus Kosteneinsparungen und Mehreinnahmen ein Plus von voraussichtlich rd. 135 Mio. S jährlich erwirtschaften.

- 2 -

Darüber hinaus wird die Südbahnstrecke - bedingt durch die Ostöffnung - zusätzlichen Transitverkehr nach Italien zu bewältigen haben.

Durch die Neubaustrecke wird es auch möglich sein, alle Formen des Kombinierten Verkehrs (z.B. auch Rollende Landstraßen) auf der Südbahn einzusetzen. Dies spricht ebenfalls für einen raschen Ausbau der Semmeringstrecke.

Nach Fertigstellung von Tunnelbauten bestehen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt. Die Befürchtung, der Semmeringbasistunnel könnte sich als ökologische Zeitbombe erweisen, ist daher gänzlich unbegründet. Die Region wird durch den Tunnel von Eisenbahnverkehrslärm befreit.

Zu Frage 1:

"Bestehen aktuelle Kosten-Nutzen-Analysen über die ökonomische Sinnhaftigkeit des Semmering-Basis-Tunnels?"

Bei dem Projekt "Semmeringbasistunnel" beschäftigen sich mehrere aktuelle Analysen mit dessen Wirtschaftlichkeit. Besonders hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf folgende Studien:

- "Techno-ökonomische Untersuchung eines Eisenbahn-Basistunnels als Alternative zur Semmering-Bergstrecke" von Dipl.Ing. Dr. techn. Werner Schröfl (Technische Universität Graz) aus dem Jahre 1980,
- "Konzeption und Erarbeitung von Planungsvorgaben für das HL-Streckennetz Österreichs", eine Untersuchung, die 1986 von A.D. Little International vorgelegt wurde und
- "Rentabilität des Semmeringbasistunnels", eine Studie von Prof. Schönböck (Technische Universität Wien) aus dem Jahre 1987, die 1989 durch eine Zusatzuntersuchung ergänzt wurde.

- 3 -

Diese Studien belegen unter anderem eindeutig die ökonomische Sinnhaftigkeit des Vorhabens. Speziell bei dem gegenständlichen Projekt wird aufgrund der gut quantifizierbaren Energieeinsparungen, der Betriebs- und Erhaltungsvereinfachungen sowie der Reduktion der Personalkosten der betriebswirtschaftliche Nutzen erkennbar.

Darüber hinaus muß auch die positive Auswirkung des Vorhabens auf weitere Bereiche wie Verkehrssicherheit, Arbeitsplätze und Umwelt etc. gesehen werden.

Aufgrund der kürzlich erfolgten politischen Veränderungen in den osteuropäischen Ländern ist eine noch intensivere Verkehrsentwicklung mit erweiterten Dimensionen zu erwarten, als dies von den bisher durchgeführten Studien prognostiziert werden konnte, was die Notwendigkeit des Projektes noch verstärkt.

Zu Frage 2:

"Bestehen alternative Überlegungen zum gegenständlichen Projekt?"

Angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Notwendigkeit einer raschen und wirkungsvollen Lösung der Verkehrsprobleme gibt es zum Projekt "Semmeringbasistunnel" keine zielführende Alternative.

Die bereits veranlaßte Machbarkeitsstudie hinsichtlich einer Trasse über das Burgenland soll die Möglichkeit für einen etwaigen Bau einer zweiten Südbahn untersuchen.

Allerdings kann realistischerweise mit einer Verkehrswirksamkeit eines derartigen Projektes erst ab einem Zeitpunkt, der weit über das Jahr 2000 hinausgeht, gerechnet werden. Dieses

- 4 -

Projekt wäre somit nicht in der Lage, die steigenden Entwicklungen im Nord-Südverkehr sowie das zunehmende Verkehrsaufkommen mit dem Osten Europas bereits mittelfristig zu bewältigen.

Zu den Fragen 3,4 und 5:

"Wurden die ökologischen Auswirkungen des Semmering-Basis-Tunnels in Betracht gezogen?"

"Wenn ja, gibt es diesbezügliche wissenschaftliche Gutachten?"

"Wenn ja, sind Sie bereit, diese der Öffentlichkeit vorzulegen?"

Über die ökologischen Auswirkungen wurde eine umfassende Raum- und Umweltverträglichkeitsprüfung durch das Institut für Regionalforschung und Regionalplanung (Regio) erstellt. Diese Untersuchung bezieht sich nicht nur auf das fertige Bauwerk, sondern nimmt auch auf die Zeit der Bauarbeiten Rücksicht. Hydrogeologische Untersuchungen wurden vom Institut für Geothermie und Hydrologie der Technischen Universität Graz (Forschungsgesellschaft Joanneum) für die Abschnitte Reichenauertunnel und Semmeringbasistunnel vorgenommen. Für den restlichen Bereich liegt ein weiteres hydrogeologisches Gutachten vor (Dr. Werner Fühlringer, Ingenieurkonsulent für technische Geologie in Salzburg).

Die für die Region relevanten Ergebnisse und Untersuchungen wie beispielsweise, daß das Projekt Semmeringbasistunnel den Wasserhaushalt in diesen Bereichen nicht beeinträchtigen wird, wurden am 6. Juni d. J. infolge wachsender Anfragen seitens der Region bzw. der Medienvertreter im Rahmen eines Pressegespräches in Grundzügen der Öffentlichkeit bekanntgegeben.

- 5 -

Derzeit liegt ein Großteil der Gutachten über ökologische Untersuchungen auf, in die erforderlichenfalls jederzeit Einsicht genommen werden kann (die schriftl. Abfassung der noch fehlenden Gutachten wird noch im Juli d.J. aufliegen).

Zu Frage 7:

"Wie weit sind die Planungen des Semmering-Basis-Tunnels gediehen?"

Die gesamten Planungsarbeiten für die Erwirkung einer Trassenverordnung Jahres sind im wesentlichen abgeschlossen, womit das Anhörungsverfahren eingeleitet werden kann.

Wien, am 10 . Juli 1990

Der Bundesminister

