



II-12445 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) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/59-4/90

5916 IAB

1990 -09- 07

zu 5968 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Wabl  
und Genossen vom 9. Juli 1990, Zl. 5968/J-NR/90,  
betreffend "Neue Bahn/Semmering-Basistunnel"

Zum Motiventeil:

Die Südbahn stellt als bereits traditioneller Verkehrsweg eine Hauptverbindung zwischen den Wirtschaftsräumen des nördlichen und südlichen Europas dar. Als attraktiver Schienenweg trägt sie wesentlich zur Entlastung der Straßenverkehrssituation und somit auch zur Entlastung der Umwelt bei.

Damit sie den hohen Anforderungen an eine effiziente, leistungsfähige Schienenverbindung gerecht wird, muß auch die Frage nach einer optimalen Lösung für die Bewältigung des Teilstückes über bzw. unter dem Semmering beantwortet werden. Derzeit nehmen bereits mehr als 17.000 Nettotonnen an Gütern und zwischen 6.000 und 10.000 Reisende pro Tag den Weg über den Semmering. Gerade für den Gütertransitverkehr auf der Südbahn ist ein starkes Anwachsen des Verkehrs durch die Ostöffnung zu erwarten (Untersuchung von Rosinak/Snizek aus dem Jahr 1989). Aufgrund der politischen Veränderungen in den osteuropäischen Ländern muß auch mit einer erheblichen Steigerung der Entwicklung durch zusätzliche Verkehrsströme aus dem deutschen Raum sowie der CSFR und Polen gerechnet werden.

- 2 -

Auch im Reiseverkehr werden die Ansprüche an eine leistungsfähige Schienenverbindung höher. Angesichts dieser Entwicklungen und der damit verbundenen Notwendigkeit einer raschen und wirkungsvollen Lösung für diese Verkehrsprobleme gibt es zum Projekt "Semmeringtunnel" keine zielführende, wirksame Alternative. Eine bereits veranlaßte Machbarkeitsstudie hinsichtlich einer Trasse über das Burgenland soll die Möglichkeit für einen etwaigen Bau einer zweiten Südbahn untersuchen. Es kann aber realistischerweise mit einer Verkehrswirksamkeit eines derartigen Projektes erst ab einem Zeitpunkt, der weit über das Jahr 2000 hinausgeht, gerechnet werden. Dieses Projekt wäre somit nicht in der Lage, die steigenden Entwicklungen im Nord-Süd-Verkehr sowie das zunehmende Verkehrsaufkommen mit dem Osten Europas bereits mittelfristig zu bewältigen.

Einer Beibehaltung der derzeitigen, rd. 140 Jahre alten, Semmeringstrecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag stehen konkret folgende Fakten entgegen:

- Die bestehenden Steigungen und Kurvenradien entsprechen nicht mehr den Anforderungen an einen modernen Zugverkehr. So ist beispielsweise das Führen leerer Containertragwagen im Zugverband nicht möglich (Reihungsbeschränkung), die engen Radien verursachen eine erhöhte Abnutzung der Außenschiene und der Spurkränze.
- Moderne Transporttechniken, wie Huckepackverkehr, können auf der Semmeringstrecke nur sehr bedingt angewendet werden. Bei Aufweitung des bestehenden Tunnels müßten (aufgrund der geringen Tunnelwandstärke) Felsbewegungen durchgeführt werden, die sich durch die im Streckenbereich der heutigen Semmeringstrecke ungünstigen geologischen Bedingungen zweifellos sehr schwierig und aufwendig gestalten würden.

- 3 -

- Die Vorteile, die sich aus der Verwirklichung des Semmeringbasistunnels 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 Neubaustrecke wird es auch möglich sein, alle Formen des Kombinierten Verkehrs (z.B. auch Rollende Landstraßen) auf der Südbahn einzusetzen.

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

Zu Frage 1:

"Wie hoch werden die Kosten für dieses Projekt sein?"

Die Investitionskosten für das Projekt "Semmeringtunnel" werden rund 3,6 Milliarden S betragen.

Zu Frage 2:

"Wenn die Ghegabahn derzeit nur bis zu ca. 40 % ausgelastet ist, wodurch ist diese Investition dann gerechtfertigt?"

Diese Feststellung ist nicht richtig. Die Semmeringstrecke verfügt derzeit über eine Tageskapazität von 196 Zügen. Der Streckenabschnitt Payerbach-Reichenau - Mürzzuschlag wird im Durchschnitt von 154 Zügen pro Tag befahren, das ergibt einen Auslastungsgrad von 78,6 %. An Spitzenverkehrstagen (176 Züge/Tag) wird ein durchschnittlicher Auslastungsgrad von 90 % erreicht.

- 4 -

Zu Frage 3:

"Für den Fremdenverkehr ist dieses geplante Großprojekt wahrscheinlich mit einer erheblichen Einbuße verbunden. Ist daran gedacht, die betroffenen Betriebe zu entschädigen?"

Jene, speziell auch für eine Fremdenverkehrsregion wesentlichen Punkte wie Landschaftsgestaltung, Naturschutz, Lärmbelastungen und darüber hinausgehende Belastungen während der Bautätigkeit waren bei den Variantenuntersuchungen sowie der Trassenauswahl mitbestimmend und werden auch bei der Projektdurchführung weitestgehend berücksichtigt. Sollten trotzdem Fremdenverkehrsbetriebe durch das Projekt geschädigt werden, wird, so weit es die gesetzlichen Bestimmungen vorsehen, eine Entschädigung erfolgen.

Zu Frage 4:

"Die Ghegabahn stellt bereits einen historischen Wert dar. Inwieweit hat man diese Tatsache bei der Planung berücksichtigt?"

Das angestrebte Ziel einer leistungsfähigen Südbahn kann - wie oben ausgeführt - durch Maßnahmen auf der bestehenden Strecke nicht erreicht werden. Den Möglichkeiten sind hier nämlich eindeutige, vor allem technische Grenzen gesetzt (Enge der Tunnelprofile, enge Radien, extrem starke Steigung etc.). Über den Fortbestand der Ghegabahn besteht zwischen Bund und den Ländern Niederösterreich und Steiermark prinzipielle Einigung. Die künftige Nutzung, Erhaltung und das betriebliche Konzept sind derzeit Gegenstand von Gesprächen zwischen den genannten Gebietskörperschaften.

Zu Frage 5:

"Laut unseren Informationen wird derzeit die Infrastruktur der Schienen zum Osten geprüft. Gibt es über die Finanzierung und Verwirklichung der Pläne bereits Informationen?"

- 5 -

Die Semmeringstrecke stellt derzeit den gravierendsten, qualitativen Engpaß der Südbahn dar. Die Errichtung des Semmeringbasistunnels ist insbesondere aber auch deshalb zu befürworten, da durch die Liberalisierung der politischen Verhältnisse in Osteuropa auf der Südbahnstrecke die Personen- und Güterverkehrsströme verdichten werden. Die Engpaßwirkung durch den derzeitigen "Flaschenhals" wird daher noch stärker zum Tragen kommen.

Die ÖBB haben auf die "Ostöffnung" umgehend reagiert und in enger Zusammenarbeit mit den Tschechoslowakischen (CSD) sowie den Ungarischen Staatsbahnen (MAV) sofortige Angebotsverbesserungen realisiert. Das von den ÖBB ausgearbeitete Ostkonzept sieht darüberhinaus den Ausbau der Bahnlinien nach Osten bzw. Norden als logische Fortsetzung des Stammnetzes und der Projekte der "Neuen Bahn" vor.

In enger Kooperation mit den Nachbarbahnverwaltungen CSD und MAV wird das künftige, grenzüberschreitende Hauptstreckennetz in die CSFR bzw. nach Ungarn festgelegt und die einzelnen Ausbauschritte auf den Verkehrsachsen zeitgerecht fixiert.

Kurz- und mittelfristig sind für Infrastrukturverbesserungen im Ostverkehr insgesamt rd. 4,5 Mrd S erforderlich. Für die noch 1990 realisierbaren Projekte werden - im Rahmen eines Budgetüberschreitungs-gesetzes - 300 Mio S bereitgestellt.

Zu Frage 6:

"An wen wurde die von Ihnen in Auftrag gegebene Studie über eine neue "Südbahnstrecke" (Burgenland, Steiermark, Kärnten) vergeben?"

In Kooperation zwischen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, den Ländern Burgenland, Steiermark und Kärnten sowie den ÖBB wurde die Erstellung einer Machbarkeitsstudie "Südostspange" zum Bau einer Burgenlandtrasse und einer Koralpenbahn vergeben.

- 6 -

Als Auftragnehmer fungiert ein Konsortium von Fachleuten, dem Prof. Faller von der Wirtschaftsuniversität Wien, Prof. Rießberger von der Technischen Universität Graz und Prof. Marx von der Universität für Bodenkultur Wien angehören.

Zu Frage 7:

"Was sind die Ergebnisse dieser Studie?"

Diese Studie wird neben einer Verkehrsanalyse und -prognose auch technische und wirtschaftliche Komponenten sowie die Umweltverträglichkeit berücksichtigen und die Grundlage für die weiteren Schritte bilden.

Der Endbericht des Expertenkonsortiums wird für die 1. Jahreshälfte 1991 erwartet.

Zu Frage 8:

"Werden (bzw. wurden) die Ergebnisse dieser Studie abgewartet, bevor der Auftrag zum Bau eines Tunnels gegeben wurde?"

Der Semmeringbasistunnel und die neue "Südostspange" stehen keineswegs in einem Abhängigkeitsverhältnis zueinander.

Die derzeitige Südbahnstrecke wird durch die Errichtung des Semmeringbasistunnels sowie diverser weiterer Maßnahmen zu einer durchgehend leistungsfähigen Nord-Süd-Hauptmagistrale ausgestaltet.

Im Hinblick auf die "Ostöffnung" wird jedoch bereits jetzt - vorgezogen - die Möglichkeit der Errichtung eines zusätzlichen Transportweges untersucht. Er soll zur Bewältigung jenes Transportvolumens herangezogen werden, welches die Kapazität der zweigleisigen Südbahnstrecke übersteigt.

Zu Frage 9:

"Ist daran gedacht, das Eisenbahnteilungsgesetz an die derzeitigen Erfordernisse anzupassen?"

- 7 -

Bei Schaffung der legislatischen Voraussetzungen und Grundlagen für die "Neue Bahn" wurden auch spezielle Ent-eignungsbestimmungen, soweit solche erforderlich waren, ge-schaffen. Durch diese Bestimmungen im Hochleistungsstrecken-gesetz ist das Eisenbahnteilungsgesetz 1954 bereits an die aktuellen Gegebenheiten für die Behandlung der Hochleistungs-streckenprojekte angepaßt.

Zu Frage 10:

"Gibt es Umweltverträglichkeitsprüfungen für dieses Bau-projekt?"

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 Uni-versität Graz (Forschungsgesellschaft Joanneum) für die Ab-schnitte Reichenauer Tunnel und Semmering-Basistunnel vor-genommen. Für den restlichen Bereich liegt ein weiteres hydrogeologisches Gutachten auf (Dr. Werner Führlinger, Ingenieurkonsulent für technische Geologie in Salzburg).

Zu Frage 11:

"Da keine baubehördliche Genehmigung vorgelegen hat und der genaue Trassenverlauf nicht bekannt ist - waren also die Grundstückablösen rechtlich gedeckt?"

Selbstverständlich ist der Erwerb von Grundstücken auch ohne baubehördliche Genehmigung zulässig.

- 8 -

Zu Frage 12:

"Der Wert der Liegenschaft eines verbleibenden (nicht abgelösten) Anrainers sinkt beim Bau und Betrieb der projektierten Bahn um 50 %. Bei etwa 100 Betroffenen in Pettenbach, Küb und Kreuzberg sind 100 Millionen ÖS Wertverlust in diesem Gebiet real. Wird daran gedacht, die Betroffenen zu entschädigen?"

Die Grundeinlöseentschädigungen werden nach Maßgabe der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen vorgenommen. Soweit der Bau bzw. Betrieb des Semmering-Basistunnels in gesetzlich gewährleistete Rechte der Grundeigentümer/Anrainer eingreift, wird die dafür zuständige Eisenbahn Hochleistungsstrecken AG die daraus entstehenden gesetzlichen Verpflichtungen in angemessener Weise erfüllen.

Wien, am 6. September 1990

Der Bundesminister

