



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

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/63-4/1993

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anshober und FreundeInnen vom 14.10.1993,
Zl 5411/J-NR/1993, "Semmeringbasistunnel"

5354 / AB

1993 -12- 15

zu 5411 J

Einleitend darf ich feststellen, daß der Schlußbericht der Prognos-Studie über das System Südbahn, in dem sich die Antworten auf einige gestellte Fragen finden, bereits dem Parlament zugeleitet wurde.

Ihre Fragen darf ich im Einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Prognos rechnet beim Güterverkehr bis zum Jahr 2010 in erster Linie wegen der starken wirtschaftlichen Entwicklungen der Nahoststaaten mit einer Steigerung von mindestens 60 %, was in etwa 33 Zügen am Semmering entsprechen würde. Auf welche Wirtschaftsstudien stützen sich diese Prognosen der enormen Wirtschaftsentwicklung in den osteuropäischen Nachbarstaaten ? Welche Prognosen über die Wirtschaftsentwicklung sowie über die Verkehrsentwicklung bei den osteuropäischen Nachbarn liegen diesbezüglich für den genannten Zeitpunkt vom österreichischen Wirtschaftsforschungsinstitut vor? Wie erklärt der Minister diesen Widerspruch?"

Die bei der PROGNOSE-Untersuchung zugrundegelegten Güterverkehrsprognosen stützen sich auch auf die Einschätzung der Wirtschaftsentwicklung - insbesondere in den ehemaligen Oststaaten - durch das WIFO (siehe Stankovsky: "Osteuropas Öffnung zum Westen", in WIFO-Monatsberichte 6/91, Wien 1991 und "Mittelfristige Perspektiven in Osteuropa", in WIFO-Monatsberichte 5/92, Wien 1992).

Zu den Fragen 2 und 3:

"Im Jahr 1992 verkehrten am Semmering täglich durchschnittlich 160 Züge. Nach UIC-Formel (internationale Vereinigung der Eisenbahnen) beträgt die derzeitige Streckenkapazität 245 Züge, was einer Kapazitätsreserve von 85 Zügen täglich entspricht. Wie beurteilt der Verkehrsminister die Tatsache, daß diese Zahl deutlich über der von Prognos errechneten Kapazitätsreserve liegt?"

Ist es richtig, daß bei oben dargestellter Annahme und unter Berechnung der UIC-Formel und bei einer bestehenden Kapazitätsreserve von etwa 85 Zügen täglich der Güterverkehr auf der bestehenden Semmeringstrecke um mindestens 150 % gesteigert werden könnte?"

Nach den mir bekannten Berechnungen liegt die freie Kapazität derzeit bei 50 Zügen. Bei einer historischen Bergstrecke mit überdurchschnittlicher Anzahl von Gleissperren für Erhaltungsarbeiten und erschwerten Betriebsbedingungen gelten andere Kapazitätskriterien.

Die von Ihnen unterstellte Steigerung im Güterverkehr trifft nicht zu, wenn man zumutbare Reisezeiten und Betriebsbedingungen unterstellt, da zu gewissen Tageszeiten bereits volle Auslastung erreicht wird, was sowohl im Reiseverkehr als auch im Güterverkehr (Nachtsprungrelationen, die zu bestimmten Zeiten ihre Ziele erreichen müssen) zutrifft.

Zu Frage 4:

"Wie entwickelte sich das Verkehrsaufkommen aufgeschlüsselt auf Güter- und Personenverkehr am Semmering in den letzten 3 Jahren sowie welcher Trend lag in den ersten sechs Monaten des Jahres 1993 vor?"

Die diesbezüglichen Aufkommenswerte sind in Beilage 1 dargestellt, besagen allerdings nichts über die Aufkommenswerte bei Fertigstellung des Tunnels.

Zu Frage 5:

"Die ÖBB planen eine Reduzierung des NAT91. Welche Einsparungen sind auf der Semmering-Route geplant? Welche Reduktionen

- 3 -

bei Personenzügen ist damit täglich zu erwarten? Welche Auswirkungen haben diese von den Fragestellern nicht gutgeheißenen Reduktionen des NAT91 auf die gesamte Auslastungsfrage am Semmering?"

Infolge meiner verkehrspolitischen Weisung und der beabsichtigten gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellung meines Ressorts wurden die ursprünglichen Angebotsreduktionspläne verworfen.

Zu Frage 6:

"Prognos rechnet bei vorhandenen Semmeringsbasistunnel im maximalen Verkehrsszenario mit 233 Zügen pro Tag auf beiden Strecken (Tunnel plus Bergstrecke), worauf sich eine Gesamtkapazität der Zulaufstrecke von rund 270 Zügen pro Tag ergibt. Diese Verkehrsmenge (233 Züge) wäre jedoch nach UIC-Richtlinien und damit nach den Richtlinien der ÖBB auch über die Bergstrecke führbar. Damit scheint das eigentliche Nadelöhr, die Zulaufstrecken zu sein. Wie beurteilt der Verkehrsminister diesen elementaren Widerspruch zur immer wieder mit Kapazitätsengpässen auf der Semmeringstrecke selbst argumentierten Baunotwendigkeit des Tunnels?"

Die Baunotwendigkeit des Tunnels ergibt sich zunächst nicht aus einer kurzfristigen Kapazitätsproblematik sondern aus der Wirtschaftlichkeit, wie das Ergebnis der Prognos-Studie belegt. Langfristig ergeben sich jedoch auch Kapazitätsengpässe, ohne entsprechende Maßnahmen zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag.

Mit der bestehenden Semmeringstrecke kann im Jahr 2010 der anteilige Güterverkehrszuwachs weder bei "moderater wirtschaftlicher Entwicklung (Nachfrageszenario A)" und schon gar nicht bei "beschleunigter wirtschaftlicher Entwicklung (Nachfrageszenario B)" aufgenommen werden. Die Erzielung einer homogenen Streckenleistungsfähigkeit im Vor- und Nachlauf ist mit geringen Zusatzmaßnahmen und im Vergleich zum Tunnel mit geringer Bauzeit möglich. Diese Zusatzmaßnahmen sind in der Prognos-Studie berücksichtigt. Dringlich ist aufgrund der langen Bauzeit der Baubeginn für den Tunnel.

Zu Frage 7:

"Schließt sich der Verkehrsminister der Darstellung der Prognos-Studie an, daß die Leistungsfähigkeit der Bergstrecke und die Führung der rollenden Landstraße über den Semmering kein Argument für die Errichtung des Basistunnel ist?"

Ich verwehre mich nicht gegen die Ansicht der Prognos-Experten, wonach die Errichtung des Semmeringtunnels primär aus volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Gründen notwendig ist, wie sie selbst in der nächsten Frage feststellen. Trotzdem ist festzustellen, daß unter üblichen Betriebsbedingungen kein sicheres Führen einer Rollenden Landstraße möglich ist. Vor Fertigstellung der Alternative Süd-Ostspange käme es ohne den Semmeringtunnel bereits zu Engpässen.

Zu den Frage 8 und 9:

"Das Hauptargument der Prognos-Studie für den Bau des Semmeringtunnels ist die Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme. Nach Prognos ergibt sich der volkswirtschaftliche Vorteil des Tunnels durch eine massive Verlagerung des Güterverkehrs von der S6 auf die Schiene. Durch dadurch erzielte verminderte Straßenbeanspruchung, weniger Unfälle und weniger Emissionen ergebe sich ein resultierender Nutzen je nach Prognosszenario von 500 Millionen bis zu 1 Milliarde Schilling pro Jahr. Wie beurteilt der Verkehrsminister die Tatsache, daß dieser richtig berechnete volkswirtschaftliche Nutzen einer massiven Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auch durch klare verkehrspolitische Lenkungsmaßnahmen verbunden mit einem definitiven weiteren Ausbauverzicht der S6 erzielt werden könnten? (Bereits derzeit können 50 - 80 Züge zusätzlich über die Bergstrecke geführt werden - ein Fahrzeitgewinn von rund 25 Minuten bei einer durchschnittlichen Umlaufzeit im Güterverkehr von 2 bis 3 Tagen ist kein Verlagerungskriterium).

Prognos erwartet durch eine massive Verlagerung des Güterverkehrs von der S6 auf die Schiene einen betriebswirtschaftlichen Gewinn durch zusätzliche Einnahmen im Personen- und Güterverkehr in der Größenordnung von einer halben bis einer Milliarde Schilling. Ist der Verkehrsminister der Meinung, daß auch durch verkehrspolitische Lenkungsmaßnahmen auf der S6 sowie durch eine in Österreich überfällige Verteuerung des LKW-Verkehrs zur Verbesserung der Konkurrenzsituation der Bahn möglich wäre?"

- 5 -

Es ist richtigzustellen, daß die Unterhaltskosten der Straßeninfrastruktur als unabhängig von der Modal-Splitwirkung angenommen wurden. Voraussetzung für eine Verlagerung ist allerdings, daß das Schienenangebot nicht schlechter als das Straßenangebot ist, wozu im Reiseverkehr auch die Fahrzeit und im Güterverkehr das Gesamtangebot zählt. Die betrieblichen Erschwernisse führen auch im Güterverkehr zu weiteren Behinderungen, sodaß der reine Fahrzeitgewinn nicht das alleinige Kriterium ist.

Zu Frage 10:

"Wesentlich scheint zu sein, daß insgesamt das Projekt nur bei einem Gesamtausbau der Südbahn Sinn haben kann. Welche Investitionskosten sind daher für den Ausbau im Murtal, den Neumakter Sattel für den erforderlichen viergleisigen Ausbau zwischen Bruck und Graz wegen Kulminierung der Verkehre Südbahn plus Pyhrnbahn plus Nahverkehr) und den Ausbau der Koralpen Strecke jeweils im Detail geplant? Welches Finanzierungskonzept liegt für diese Baumaßnahmen vor? In welchem Zeitraum sollen diese Baumaßnahmen abgeschlossen sein?"

Die Prognos-Studie bezieht sich bewußt auf das gesamte System Südbahn. Damit wurden auch die entsprechenden Kapazitäten im Gesamtsystem betrachtet und Investitionen berücksichtigt, die für die Erzielung einer homogenen Kapazität im Bereich Südbahn aus Sicht des Studienteams erforderlich sind.

Darin sind auch entsprechende Investitionen zur notwendigen Anhebung der Kapazität in den Abschnitten Wiener Neustadt - Gloggnitz und Mürzzuschlag - Bruck a.d.Mur enthalten.

Die kapazitätssteigernden Maßnahmen auf der Südbahn werden - so sie nicht bereits begonnen wurden - parallel zum Semmeringbasistunnel realisiert.

Zu Frage 11:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister die Sinnhaftigkeit des symmetrischen Taktknotens Bruck? Wäre nicht ein sinnhafterer Knoten in Graz mit einer Verknüpfung Südostspange und Pyhrnstrecke langfristig anzustreben? Existieren Planungen in diese Richtung?"

- 6 -

Entsprechend dem Bundesbahngesetz 1992 liegt die Verantwortung für den Fahrplan (= kaufmännischer Bereich) in der alleinigen Ingerenz der ÖBB. Wie mir die ÖBB mitteilen, liegt derzeit noch kein Fahrplan für die Zeit nach 2010 vor.

Zu Frage 12:

"Welches detaillierte konkrete Finanzierungskonzept liegt für den Semmeringtunnel vor? Welche Finanzmittel aus dem derzeitigen ASFINAG-Paket stehen für den Semmeringsbasistunnel zur Verfügung? Welche Finanzmittel sollen durch direkte Kreditaufnahme finanziert werden? Wieweit sind die entsprechenden Verhandlungen diesbezüglich gediehen? Wer übernimmt die Haftung für diese Kredite? Erklären Sie bitte den Unterschied dieser von Ihnen geplanten Kredite zu ASFINAG-Krediten für den Steuerzahler. Welches Kapital zur Finanzierung des Semmeringsbasistunnel soll konkret aufgeschlüsselt auf die Einzeljahre in den kommenden Jahren aus dem Bahnbudget kommen?"

Die Mittel der Asfinag für den Schienenverkehrswegebau waren zunächst zwar nur bis zum Ende der dzt. laufenden Legislaturperiode vorgesehen, da für die nächste Legislaturperiode eine Folgenovelle geplant ist. Aufgrund von Bauverzögerungen reichen die noch zur Verfügung stehenden Mittel allerdings etwas länger als ursprünglich geplant. Aufgrund der hohen Wirtschaftlichkeit des Semmeringbasistunnels für die Bahn und die Volkswirtschaft ist jedoch das Finanzierungsproblem lösbar. Die Finanzierung im Detail wird von den jeweiligen Konditionen der Geldgeber und der jeweiligen ASFINAG-Gesetzeslage abhängen.

Zu den Fragen 13 und 14:

"Schreibt der Verkehrsminister eine ASFINAG-Novelle in den Jahren 1994 oder 1995 an? Welche Höhe ist dabei geplant? Wurde hierbei bereits das Einvernehmen mit dem Finanzminister hergestellt?"

Sollte es zu keiner ASFINAG-Novelle kommen, welche Finanzierungsmodelle schweben dem Verkehrsminister für jene 90 bis 100 Milliarden Schilling vor, die an Kosten für die derzeit geplanten Bahninfrastrukturprojekte anfallen werden?"

- 7 -

Gesetze werden im Parlament beschlossen. Für die Einbringung eines ASFINAG-Gesetzesnovellenentwurfes in den Ministerrat ist der Finanzminister zuständig.

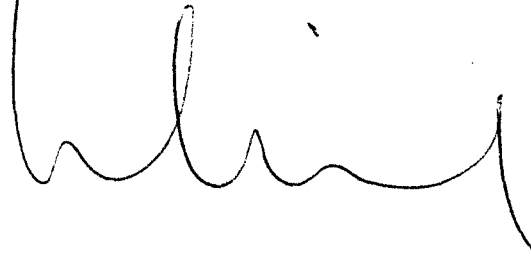
Das neue Bundesbahngesetz öffnet darüberhinaus eine Reihe von neuen Möglichkeiten für die Infrastrukturfinanzierung, die in Abhängigkeit von der Budgetlage und dem Stand der ASFINAG-Gesetzgebung genützt werden können.

Zu Frage 15:

"Grüne und Arbeiterkammer fordern seit geraumer Zeit eine drastische Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe. Wird sich der Verkehrsminister noch in dieser Legislaturperiode massiv für eine derartige Erhöhung einsetzen? Wie beurteilt der Verkehrsminister die Möglichkeit einer Zweckbindung dieser Schwerverkehrsabgabe für die Finanzierung von Bahninfrastrukturmaßnahmen?"

Für Steuern und Abgaben ist der Finanzminister zuständig. Ich trete - in internationaler Abstimmung - für mehr Kostenwahrheit im Verkehr ein.

Wien am 13. Dezember 1993
Der Bundesminister

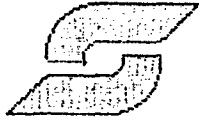


BEILAGE



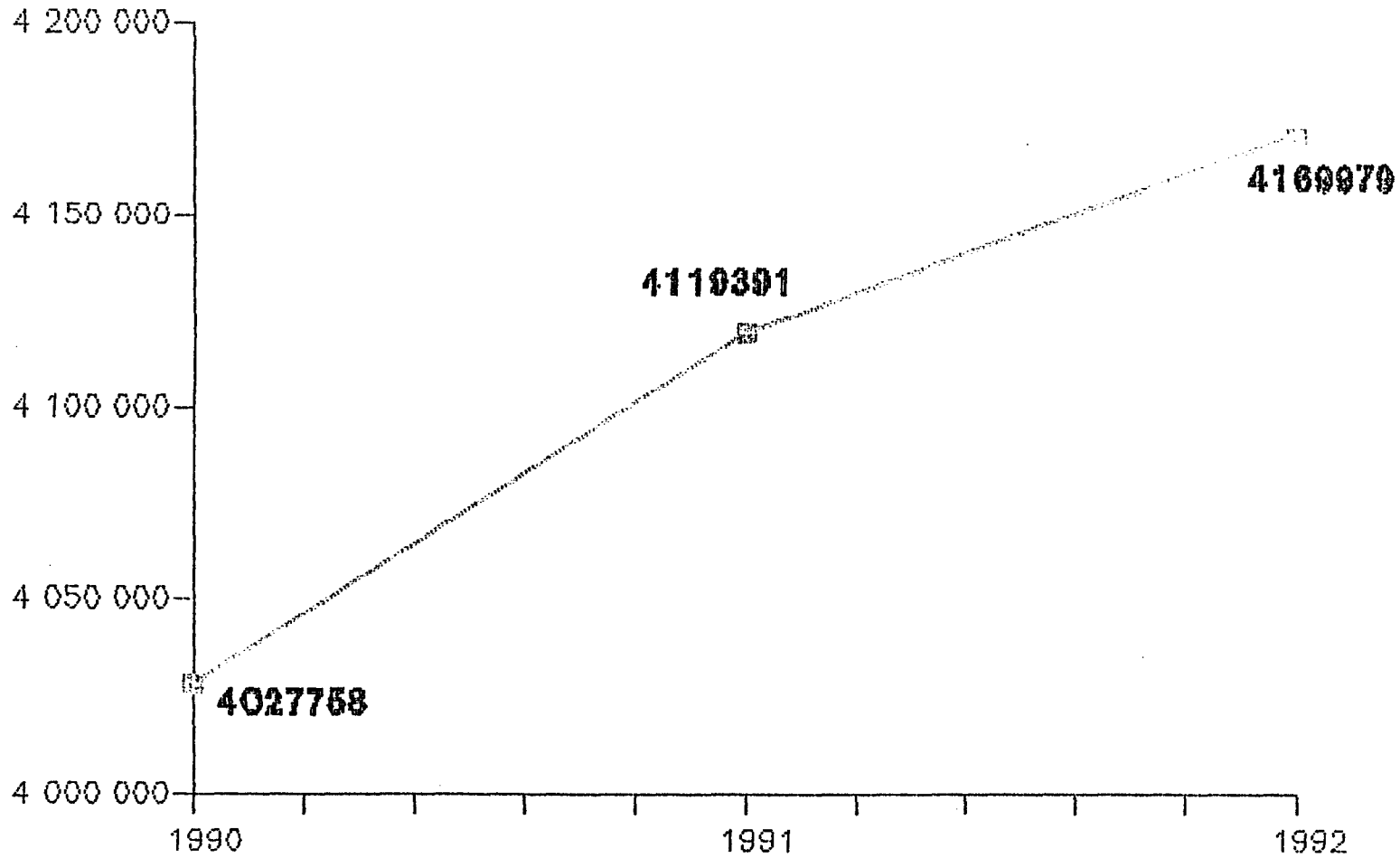
Semmering

GD 04.1



GLOGGNITZ - MÜRZZUSCHLAG

Reisende

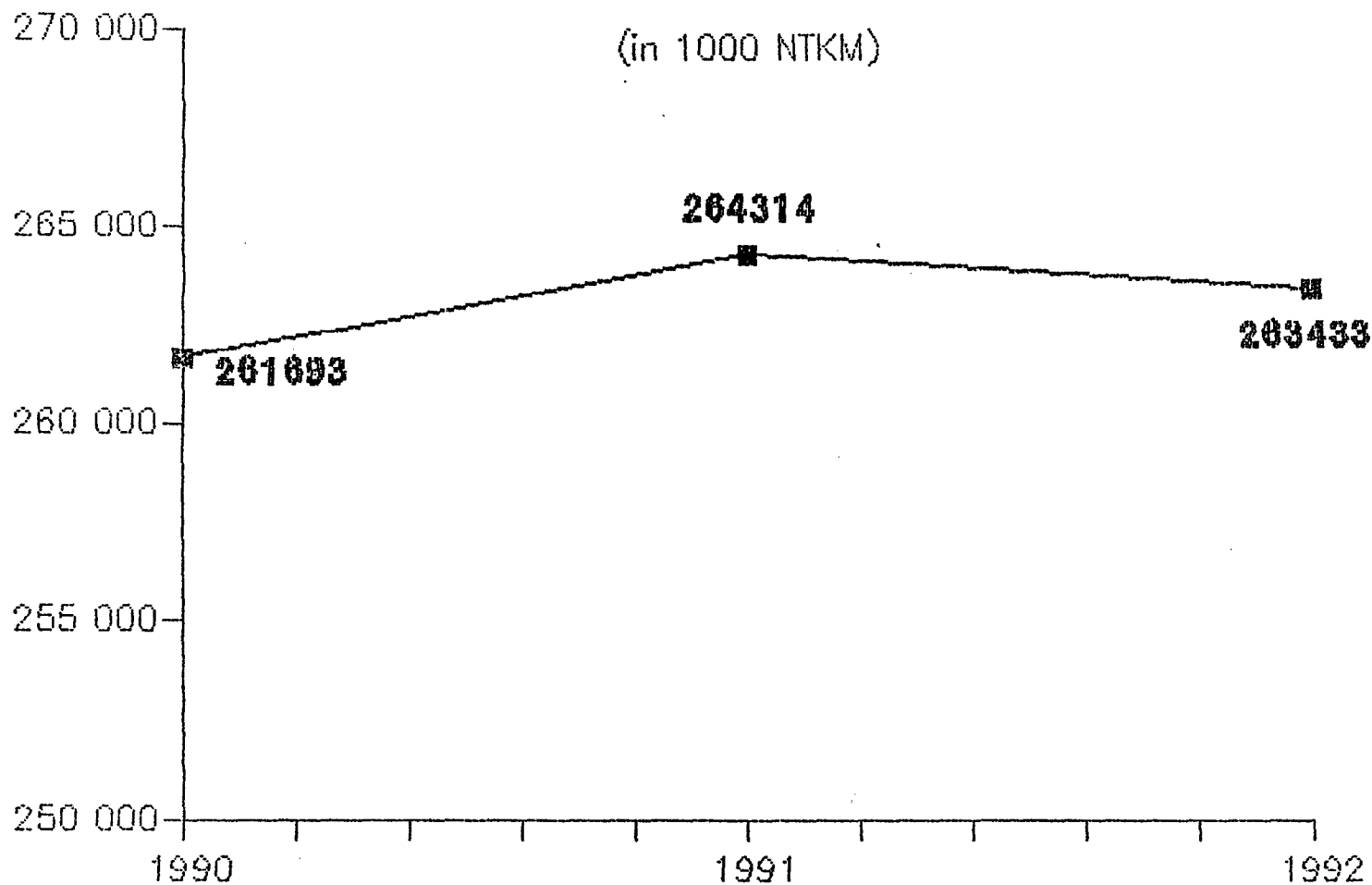


REISENDE

erstellt am 28.10.1993
GD 0-4.1 PST2056R

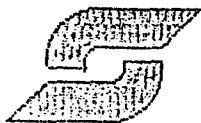


Güterverkehr GLOGGNITZ - MÜRZZUSCHLAG



■ Nettotonnenkilometer der Güterwagen

erstellt am 28.10.1993
GD 04.1 PST2056G



GLOGGNITZ - MÜRZZUSCHLAG

Nettotonnen- und Bruttotonnenkilometer

(in 1000)

	Bruttotonnen-km
1990	925 333,0
1991	962 796,0
1992	1 015 511,0

erstellt am 28.10.1993
BO C4.1 PTA20568



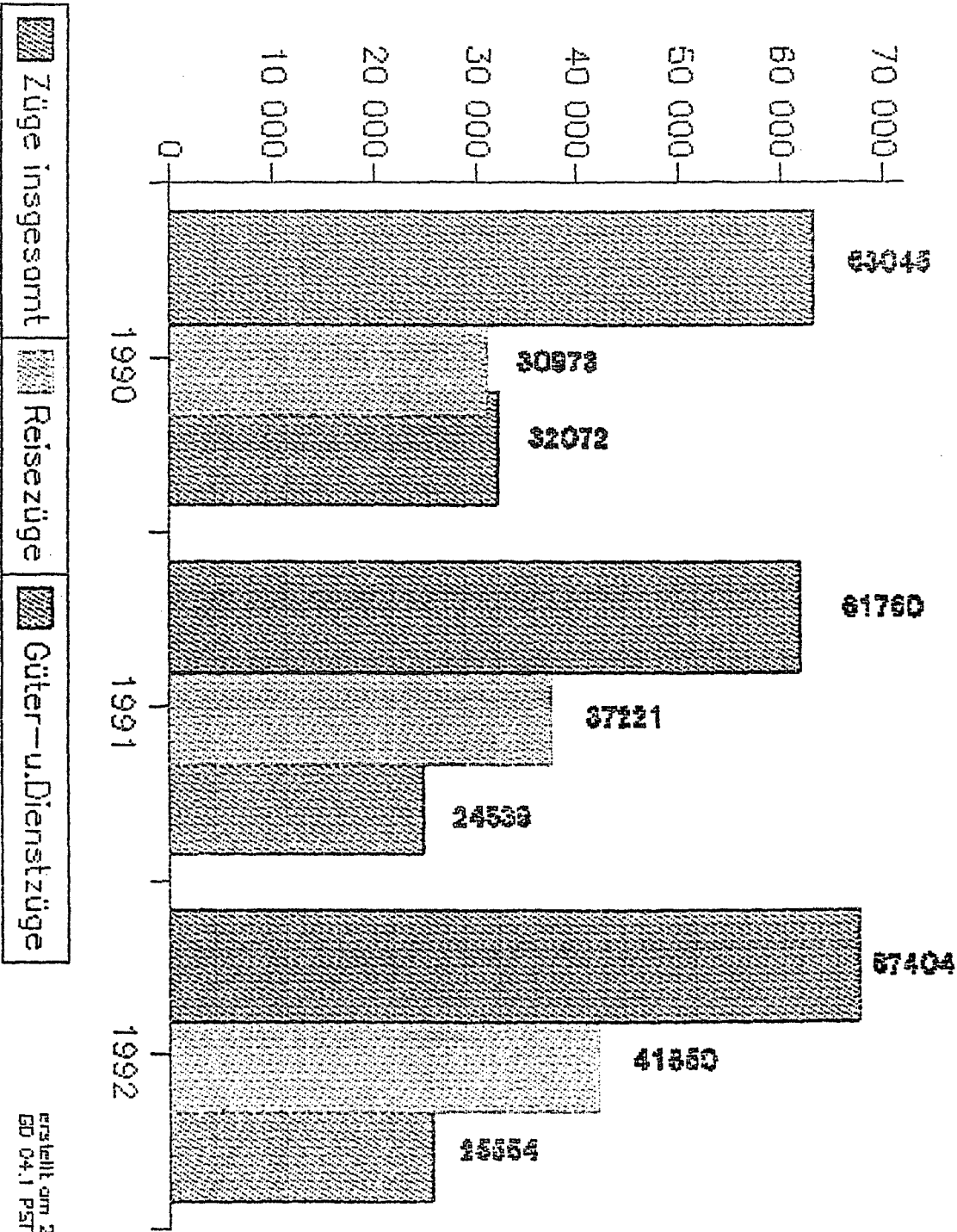
GLOGGNITZ - MÜRZZUSCHLAG Zugkilometer

	Zkm insg.	Zkm R	Zkm GD
1990	2 149 741	1 025 708	1 124 033
1991	2 104 469	1 198 025	906 444
1992	2 280 172	1 328 144	952 028

erstellt am 28.10.1993
GD 04.1 PTA2056K



Anzahl der Züge GLOGGNITZ - MÜRZZUSCHLAG



erstellt am 27.10.1993
GD 04.1 PST2056Z

Betriebsleistungen 1 - 6 / 1993

GLOGGNITZ - MÜRZZUSCHLAG

28/10/93 12:48 PM Abfrage: Ergebnisse
 BLAM08(12/10/93);JAHR=1993^MO<6^STRNR=2056;SUM

Monate	Zugkilo- meter (UIC)	Netto- tonnen-km d. Gwg	Netto- tonnen-km	Brutto- tonnen-km
1	162953	14427924	15825472	68195050
2	158183	16961783	18322854	71557966
3	180306	20582709	22161101	83618740
4	178680	21982352	23514644	86302097
5	182041	23197097	24692982	88890649
6	175110	20739925	22294672	84777928
	1037273	117891790	126811725	483342430

28/10/93 12:54 PM Abfrage: Ergebnisse
 BLAM08(12/10/93);JAHR=1993^MO<6^STRNR=2056;SUM

Monate	Anzahl der Züge	maximale Reisende
1	7065	315803
2	6673	300749
3	7567	366209
4	7341	353158
5	7559	347959
6	7263	362408
	43467	2046286