

II-5968 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2953 IJ

A N F R A G E

1992-05-14

der Abgeordneten Dr. Bruckmann
und Kollegen
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Werbeausgaben der HL-AG

Die HL-AG, die ausschließlich aus öffentlichen Mitteln finanziert wird, entfaltet in letzter Zeit eine äußerst rege Werbetätigkeit mit Broschüren, Prospekten und Zeitungsinseraten. Unter anderem wurde als Werbeeinschaltung eine Extra-Beilage der NÖ-Nachrichten zum Thema Semmering-Basistunnel gestaltet. Trotz des erheblichen Umfangs dieser Beilage wird auf die Diskussion um die wirtschaftliche und verkehrspolitische Notwendigkeit dieses Projektes nicht eingegangen und schon gar nicht werden die gewichtigen Argumente jener Bewohner der Region berücksichtigt, die aus diesem Projekt ökologische Beeinträchtigungen im Semmeringgebiet und eine Verminderung der Lebensqualität erwarten. Gerade mit schönfärberischer Werbung ohne konkretes Eingehen auf fundierte Gegenargumente wird man die Menschen von der Notwendigkeit des Projektes jedoch nicht überzeugen können. Eine ausgewogenere Darstellung könnte schon deshalb erwartet werden, weil diese Werbungen von allen österr. Steuerzahlern bezahlt werden. Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e

1. Welche Kosten sind der HL-AG aus der Extra-Beilage der NÖ-Nachrichten über den Semmering-Basistunnel vom 29. 11. 1991 entstanden?

- 2 -

2. Wie hoch ist der Werbe-Etat der HL-AG für das Jahr 1992 insgesamt?
3. Welcher Teil davon ist für Werbe- und Marketingmaßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung des Semmering-Basistunnels vorgesehen?
4. Wie hoch sind die bisherigen Gesamtausgaben der HL-AG für Werbung und Marketing für den Semmering-Basistunnel?

29.11.91

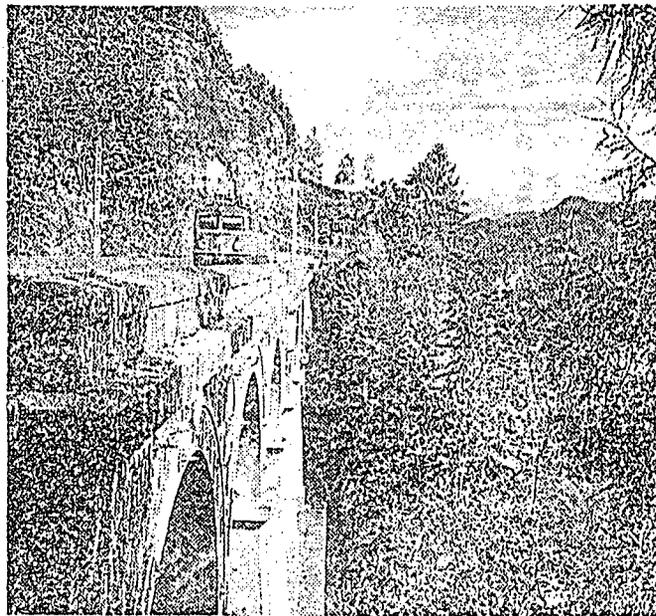
Die zukunftsorientierte Lösung

Jede Landschaft hat ihr geopolitisches Schicksal. Der Semmering ist schon seit Jahrhunderten eine Herausforderung an die Verkehrsplaner, und jede Generation hat ihre Antwort auf diese Herausforderung gefunden. Warum baute man zu Kaisers Zeiten, vor bald 150 Jahren, die Bahn über den Semmering? Weil der "schräge Durchgang" durch die Alpen der kürzeste Weg zum Meer war - für den Raum um Wien, für die heutige CSFR, für die heutigen "neuen" deutschen Bundesländer. Der Eisenerne Vorhang zerschneidet diese Verbindungen. Den gibt's aber nicht mehr, glücklicherweise. Der Wirtschaftsraum Mitteleuropa kann wieder enger zusammenwachsen. Und die Nachbarn werden wirtschaftlich aufholen. Schon jetzt wachsen die Gütermengen aus diesen Ländern, die transportiert werden müssen, und in einigen Jahren wird der Semmering das "Nadelöhr" einer stark befahrenen Transitroute sein. Wo werden die Lasten rollen? Auf der Schnellstraße, die ausgerechnet am Semmering eine Lücke hat, oder doch auf der Schiene, wozu alle Exporten raten und worauf die Anrainer der Transitroute hoffen? Doch die Semmering-Bahn ist alles andere als eine Hochleistungsstrecke: Enge Gleisbögen, geringe Eckhöhen in den Tunnels, starke Steigung lassen Ghegas Strecke über den Berg ausscheiden. Die "rollende Landstraße" hat dort keine Chance, der kombinierte Verkehr, in der EG stark forciert, ist nur eingeschränkt möglich.

Schon jetzt aber rollen auf der Semmering-Bahn mehr Züge als über den Brenner, wird mit 22,5 Tonnen Achsdruck gefahren statt jener sechs Tonnen, für die Ghegas ursprüngliche plante. Wenn noch mehr Züge über den Semmering rollen, müßte man bremsen. Beim Tempo, bei der Belastung.

Der Semmering wäre als Hauptverbindung für den internationalen Schienenverkehr ungeeignet. Was bedeutet: Noch mehr Verkehr würde auf die Straße umgeleitet. Wollen wir Inntaler Verhältnisse am Semmering, noch mehr Abgase von den endlosen Kolonnen auf dem LKW-Trampelpfad vor unseren Haustüren? Der Basistunnel ist die Antwort darauf. Weshalb wir meinen: Die 4,2 Milliarden Schilling, die investiert werden müssen, sind gut angelegtes Geld für die Schiene, die in

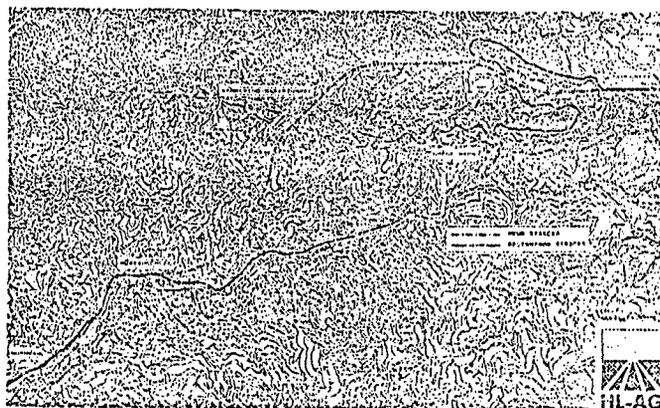
Für oder gegen den Semmering-Basistunnel? Eine Frage, die leider nur allzu oft emotionell diskutiert wird, obwohl das prüfende Abwägen vernünftiger wäre. Wir von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG meinen, daß viele gute Gründe für den Basistunnel sprechen. Prüfen Sie mit uns...



Wenn aber der Transit diskret und schnell auf einer Hochleistungsstrecke durch die Berge rollt, gibt's für die Semmering-Landschaft weniger Verkehrsbelastung. Und mehr Fremdenver-

kehr, weil Urlaubsgäste heutzutage noch mehr Naturnähe zu schätzen wissen. Und warum sollen nicht auf der alten Ghega-Bahn neben der Schienenbusse für den Nahverkehr Nostalgiezüge fah-

Projekt Semmering - Basistunnel



Der Tunnel, den die Natur mag. Der Basistunnel.

ren? See Kaiser's Railway and the Semmering.....

Und noch ein Argument: Wer mit der Bahn gerne schnell unterwegs ist, weil er/sie als Pendler weit zur Arbeit fährt, erspart sich im Tunnel 30 Minuten Zeit. Eine Stunde pro Tag, 9 Tage im Jahr. Wenn sie ein Arbeitsleben lang pendeln: Ein ganzes Jahr.

Der Tunnel, den die Region braucht. Der Basistunnel.

Aber warum hat den nicht schon Karl Ghega gebaut? Wo immer des Kaisers Ingenieur konnte, baute er eine Schlenkerstraße. Warum nicht am Semmering? Er konnte nicht, die Zeit war für einen Basistunnel noch nicht reif: Schwarzpulver in händisch geschlagene Sprenglöcher füllen, dauert. Ghega war aber ein wagemutiger Pionier. Als seine Bahn schon teilweise fertiggestellt war, suchte man noch nach einer leistungsfähigen Lokomotive, die für die Steigungen des Semmerings geeignet war. Kein Zweifel: Hätte Ghega wählen können....

Der Tunnel, den Ghega gerne gebaut hätte. Der Basistunnel.

Und noch etwas änderte sich: Die Bahn-Ingenieure sind Umweltfreunde geworden. Zu Ghegas Zeiten fragte man nicht lange, wo der Bauschutt hinkommt. Auch wurde die Bahn zwar gleichsam in die Berge "hineinkomponiert", weil nur so der große Höhenunterschied zwischen Gloggnitz und Semmering bewältigt werden konnte. Die Landschaft wurde aber gründlich verändert.

Wir sind diskret. Und wir haben lange geprüft, bis wir uns für eine Tunneltrasse entschieden. Wir haben die Argumente der Anrainer, der Gemeinden berücksichtigt. Auch die Frage, wie's mit dem Wasser ausschaut, haben wir mit einer Gründlichkeit geprüft, die anderen Projekten zu wünschen wäre. Stört der Lärm beim Bau, beim Betrieb? Untersucht. Ist die geplante Schuttdeponie Holenstein Graben, ist das gesamte Projekt umweltverträglich: Fachleute von Rang geben "grünes" Licht. Und jetzt kommen noch weitere Behördenverfahren, etwa das der Naturschutzbehörde. Der Sondierstellen, der gebaut wird, bietet zusätzlich Sicherheit. Erst dann, wenn alle Ergebnisse vorliegen, wird begonnen.

SEMNERING-BASISTUNNEL



Woche Nr. 16/1992



Sehr geehrte Dame!
Sehr geehrter Herr!

Ich erlaube mir, mich mit diesem Schreiben in einer besonders wichtigen Angelegenheit persönlich an Sie zu wenden. Thema ist der Transport des Ausbruchsgesteins, das beim Bau des Semmering-Basistunnels anfällt.

Der Semmering-Basistunnel ist Teil eines gesamtösterreichischen, ja eines europäischen Verkehrskonzeptes. Nur mit gut ausgebauten, leistungsfähigen Bahnstrecken lassen sich die Transportaufgaben der Zukunft in ökologisch unbedenklicher Weise lösen. Bahnfahren muß attraktiver werden. Für Menschen und Güter!

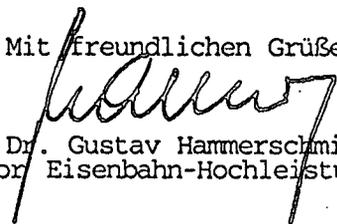
Die erforderliche Leistungssteigerung ist auf der historischen Semmering-Strecke nicht zu erzielen. Starke Steigungen, enge Kurven und zu kleine Tunnelprofile lassen moderne Transportformen nicht oder nur sehr eingeschränkt zu. Die Lärmbelastung der Anrainer der Bergstrecke, die heute mit ca. 190 Zügen täglich befahren wird, hat die Grenze der Zumutbarkeit längst überschritten. Besonders nächtliche Güterzüge, die mit quietschenden Bremsen bergab fahren, stellen eine große Belastung dar. Aus Gründen des Umweltschutzes werden aber immer mehr Güter auf der Bahn zu befördern sein. Der Tunnel ist daher unbedingt erforderlich!

Er wird über 22 km lang sein. Dabei fallen etwa 3 Mio. Kubikmeter Ausbruchsgestein an. Ein Teil dieses Materials wird wieder im Tunnel verbaut werden. Für einen anderen Teil konnten baustellennahe Möglichkeiten zur Ablagerung gefunden werden. Der Rest wird in Schottergruben westlich von Wiener Neustadt gebracht. Diese Transporte werden mit der Bahn so nahe wie möglich an die jeweiligen Ablagerungsstätten gebracht. Nur die eigentliche Verteilung erfolgt dann mit dem LKW.

Anders ausgedrückt: Es wird keinen Abtransport von Ausbruchsgestein mittels LKW durch dicht besiedeltes Gebiet geben!

Details wollen Sie bitte den folgenden Seiten entnehmen. Für Anfragen stehen Ihnen die Projektleiter, Dipl.Ing. Andreas Stempkowski und Dipl.Ing. Franz Bauer unter der Wiener Telefonnummer (0222) 505 21 38 zur Verfügung. Eine Information über das Gesamtprojekt wird Ihnen Anfang Mai zugehen.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Gustav Hammerschmid
Generaldirektor Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG



AN EINEN HAUSHALT
POSTGEBÜHR BAR BEZAHLT



SEMNERING-BASISTUNNEL

Semmering-Basistunnel:

Die intelligente Lösung!

Attraktivitätssteigerung der Schiene verhindert Chaos auf den Straßen



Wirtschaftliches Wachstum und damit die langfristige Sicherung unseres Wohlstandes verursachen eine Zunahme des Verkehrs. Die fortschreitende Integration Europas führt auch zu mehr Reisetätigkeit. Diese Entwicklung muß unserer Umwelt zuliebe vor allem auf der Schiene erfolgen! Daher muß auch zeitgerecht an den Bau zukunftsorientierter, leistungsfähiger Bahnstrecken gedacht werden.

Besonders wichtig ist die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahn auf dem Sektor der Güterbeförderung. Kurze Fahrzeiten, hohe Zuverlässigkeit - unabhängig von wetterbedingten Behinderungen - und einfacher Warenumsatz sind einige der wichtigsten Kriterien. Dabei kommt dem sogenannten "Kombinierten Verkehr", dem Bahntransport von Containern, Wechsellaufbauten und Sattelauflegern, aber auch der "Rollenden Landstraße" (Verladung ganzer LKW-Züge) besondere Bedeutung zu. Hier liegt jedoch die Schwachstelle der historischen Semmeringstrecke!

Bedingt durch starke Steigungen mit engen Kurvenradien und zu kleinen Tunnelprofilen sind die

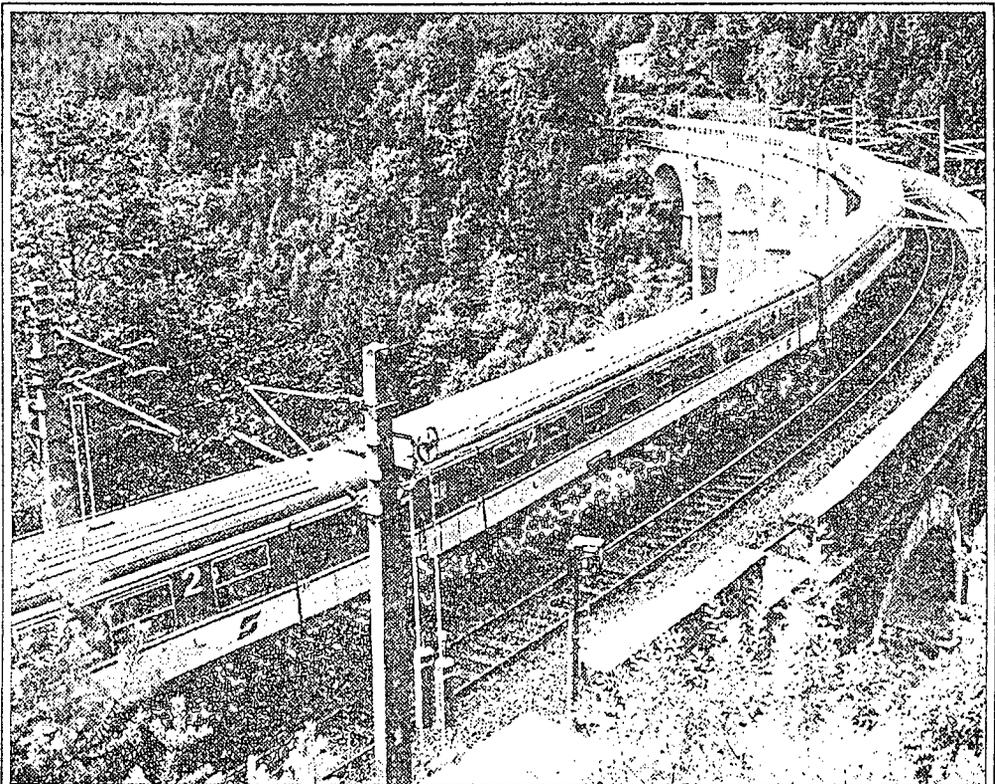
se zukunftsorientierten Transportformen nur sehr eingeschränkt, ja zum Teil überhaupt nicht möglich. Ein Verzicht auf den Bau des Semmering-Basistunnels führt zwingend zu mehr Güterverkehr auf der Straße und damit zu einer

starken Steigerung der damit verbundenen Umweltbelastung.

Der Semmering-Basistunnel stellt daher einen wesentlichen Abschnitt in einem integrierten Netz von Hochleistungsstrecken in Österreich dar. Dieses Netz ist

Teil eines europäischen Eisenbahnkonzeptes, das geeignet ist, einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme zu leisten.

Die Zukunft der Bergstrecke



Die Ghjegabahn wird in Zukunft für den Regionalverkehr und für den sanften Tourismus erhalten bleiben.

Tunnel sichert Bestand der alten Strecke!

Sie wird auch in Zukunft erhalten bleiben, die historische Strecke über den Semmering! Sie ist für die Abwicklung des Regionalverkehrs und für touristische Zwecke unverzichtbar. Sie wird jedoch

vom Güter- und vom Personenfernverkehr entlastet. Damit sinkt die Beanspruchung der alten Bausubstanz beträchtlich und es tritt auch eine Reduktion der derzeit sehr hohen Erhaltungskosten ein.

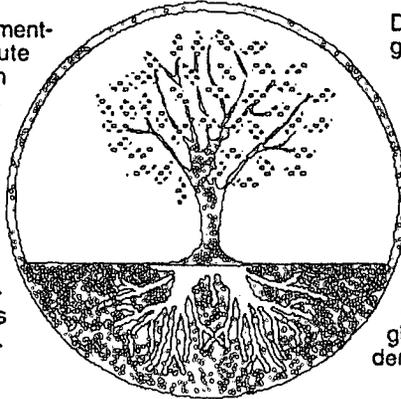


SEMNERING-BASISTUNNEL

Tunnel ist Umweltschutz

Ein wesentlicher Faktor ist die Lärmentlastung der Streckenanrainer. Heute schon rollen etwa 190 Züge täglich über den Semmering. Dabei ist es besonders das Quietschen der Bremsen der schwer beladenen Güterwaggons, das den Bewohnern der Region das Einschlafen immer mehr erschwert.

Lärm ist praktisch die einzige Umweltbelastung, die von modernen Bahnen ausgeht. Durch die Untertunnelung des Semmerings wird auch dieses Problem der Streckenanrainer gelöst.



Dennoch, jedes Bauwerk ist auch ein Eingriff in die Natur. Unterirdische Gebäude, wie ein Tunnel eines ist, belasten die Umwelt jedoch am geringsten. Dennoch wurde besonders sorgfältig geplant. Durch Einbindung einer Vielzahl von erfahrenen Wissenschaftlern und Technikern wurden alle vorhersehbaren ökologischen Auswirkungen erfaßt und in den Maßnahmen berücksichtigt. Auf diese Weise wird nach dem Abschluß der Arbeiten oft sogar eine Verbesserung der ökologischen Situation im Vergleich zum jetzigen Zustand erreicht werden.

Wohin mit dem Ausbruchsmaterial?

Das im Abschnitt Gloggnitz anfallende Ausbruchsmaterial im Umfang von ca. 220.000 m³ wird dazu verwendet, den in unmittelbarer Nähe zum Tunnelportal gelegenen, abgebauten Steinbruch "Wolfschlucht" wieder aufzufüllen und zu rekultivieren. Damit kann eine Narbe in der Natur geschlossen werden. Der Abtransport vom Tunnelportal bis zur Einbaustelle im Steinbruch kann mittels Förderbänder und damit lärmarm und ohne Schadstoffausstoß erfolgen.

Für den Vortriebsabschnitt Payerbachgraben wird ein Gleisanschluß an die bestehende Ghega-Bahn errichtet. Das Ausbruchsmaterial (ca. 1,3

Aus tunnelbautechnischen und ökonomischen Gründen ist es erforderlich, die 22 km lange Tunnelstrecke in mehrere Abschnitte zu unterteilen. Sie ermöglichen einen gleichzeitigen Tunnelvortrieb von mehreren Angriffspunkten. Bei der Auswahl und Festlegung dieser Angriffspunkte wurde das Hauptaugenmerk unter anderem auf eine ökologische Verwendung bzw. einen umweltschonenden Abtransport des anfallenden Ausbruchsmaterials gelegt.

Mio m³) kann so direkt beim Tunnelportal auf die Bahn verladen und per Schiene abtransportiert werden. Durch die Herstellung einer Umlademöglichkeit bzw. durch die Verwendung der vorhandenen Infrastruktur südlich von Wr. Neustadt wird der Materialumschlag zur weiteren Nutzung außerhalb von bebauten Gebieten vorgenommen. Die weitere Verwendung dieses Ausbruchsmaterials kann je nach Markterfordernis für die Auffüllung beste-

hender Kiesgruben bzw. für die Wiederaufbereitung zum Zwecke von Erdbauten bzw. als Betonzuschlagstoff erfolgen.

Der wesentliche Vorteil beim Vortriebsabschnitt Hollenstein besteht darin, daß das Ausbruchsmaterial direkt im Portalbereich des Zugangstollens abgelagert werden kann.

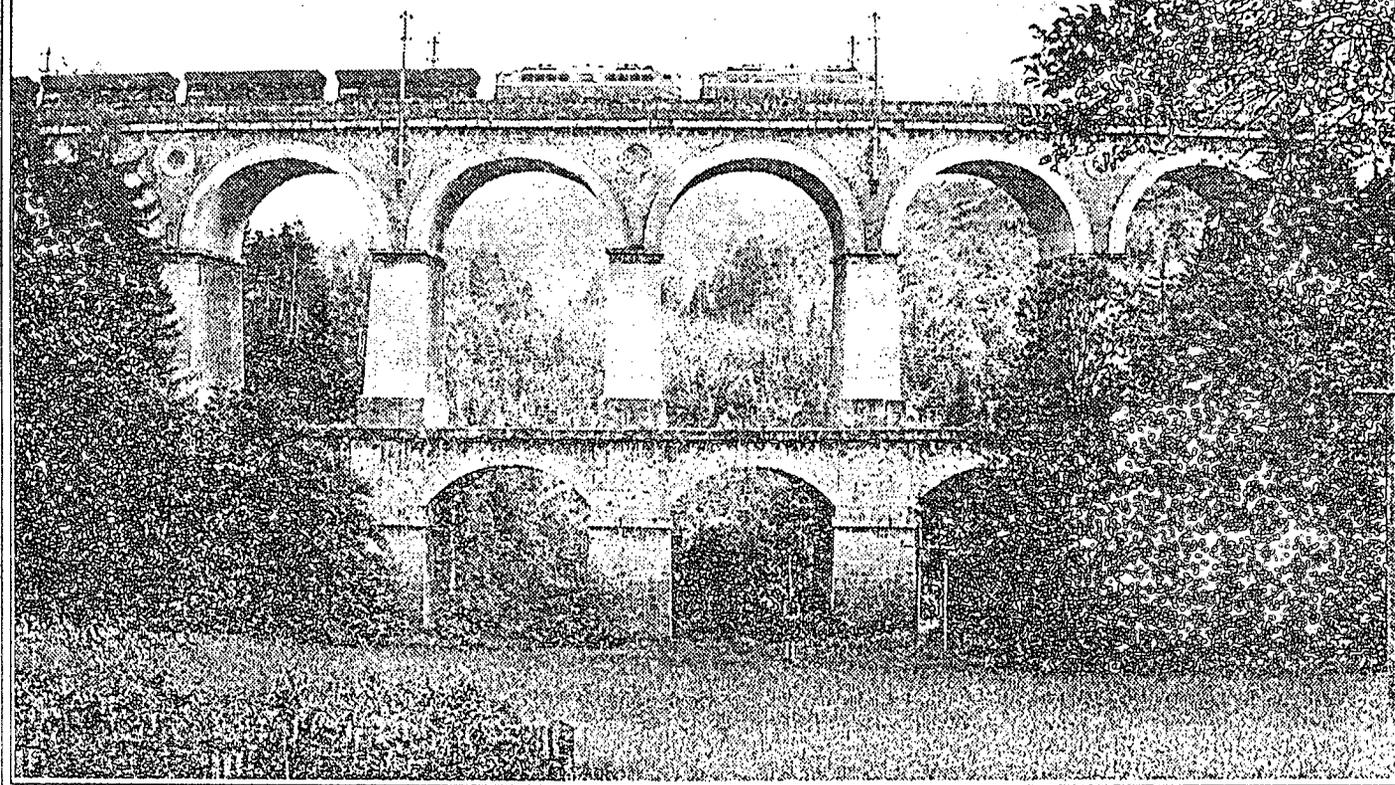
Die geringen Transporte zur Verteilung des Materials sind umweltschonend mittels Förderbänder zu bewerkstelligen.

Bei der Planung dieser Aufschüttung werden alle relevanten, ökologischen, naturschutzrechtlichen Bedingungen berücksichtigt und dem Grundsatz Rechnung getragen, daß die Eigenart dieses Tales nicht verändert wird. Das Ausbruchsmaterial kommt aber nicht nur zur Ablagerung, sondern wird teilweise für die unabhängig vom Tunnelbau dringender erforderliche Wildbachverbauung verwendet. Ein wesentlicher Teil des in einer besonders guten Qualität anfallenden Materials wird als Zuschlagstoff für die Betonierarbeiten im Tunnel aufbereitet und wiederverwertet.

SEMMERING-BASISTUNNEL



SCHÖNE AUSSICHTEN:



Schwere Güterzüge überbeanspruchen die historisch wertvolle Bausubstanz.

Schonung für die Ghega-Bahn!

Zu starke Belastung gefährden den Bestand der denkmalgeschützten Strecke

Die historisch wertvolle Bergstrecke war eine technische Meisterleistung von Carl Ritter von Ghega. Mehr als hundert Jahre lang konnte sie den Bahnbetrieb zwischen den Ballungsräumen Wien, Graz und Klagenfurt, bzw. weiter zu den Adria Häfen aufnehmen. Nur, die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ist schon längst überschritten!

Sie wurde vor 140 Jahren für einen Achsdruck von 6 Tonnen konzipiert. Moderne Güterwaggons bringen einen Achsdruck von 22 Tonnen auf die Schiene. Dadurch treten häufig Schäden auf. Überdurchschnittlich hohe Erhaltungskosten sind die Folge. Zusätzlich erforderliche Einschränkungen des Betriebes machen die Benützung für Güter- und internationale Reisezüge immer schwieriger.

Tunnelgegner fordern vielfach einen Ausbau der alten Strecke.

Dies hätte jedoch einerseits eine Zerstörung historischer Bausubstanz zur Folge, könnte aber andererseits die bestehenden Probleme nicht wirklich lösen. Starke Steigungen und enge Kurvenradien bleiben bestehen, ebenso die gewichtsmäßige Überbelastung. Das Ende der Bergstrecke wäre damit vorprogrammiert!