

II-521 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 360 IJ

1991-01-28

A N F R A G E

der Abgeordneten Dr. Gugerbauer, Moser, Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend den umstrittenen Bau des Semmering-Basis-Tunnel

Zum geplanten Bau eines Semmering-Basis-Tunnels gibt es eine Vielzahl divergierender Aussagen hinsichtlich seiner volkswirtschaftlichen Notwendigkeit, seinen Investitions- und Finanzierungskosten, dem Ausmaß der Reisezeitenverkürzung, technischen Rahmenbedingungen usw. Immer wieder werden Zweifel an den vom Verkehrsministerium und ÖBB in Umlauf gesetzten Behauptungen geäußert und wird die Notwendigkeit eines Tunnelbaus in Frage gestellt.

Aus diesen Gründen richten die nachstehenden Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die nachstehende

A n f r a g e :

1. Kann das angestrebte Ziel einer leistungsfähigen Südbahn durch Maßnahmen auf der bestehenden Strecke über den Semmering erreicht werden?
2. Wenn nein, warum nicht?
3. Entspricht es den Tatsachen, daß z. B. Containerverkehr auf der Südbahn durchaus möglich ist?

4. Wie hoch werden die Investitionskosten für das Neue Bahn-Projekt Semmering-Tunnel nach neuesten Schätzungen sein?
5. Ist es richtig, daß die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG jetzt schon Investitionskosten in Höhe von 5,2 Mrd. Schilling (im Unterschied zu den ursprünglich bekanntgegebenen Investitionskosten in Höhe von 3,6 Mrd. S) zugibt?
6. In welcher Höhe sind die Finanzierungskosten zu veranschlagen?
7. Warum wird für den Bau des Semmering-Basis-Tunnels das Argument ins Treffen geführt, wonach die Verkürzung der Reisezeiten den Erfordernissen eines marktorientierten neuen Austrotaktes entsprechen, wo doch die Reisezeiterparnis lediglich knapp über 20 Minuten beträgt, für den neuen Austrotakt aber 30 Minuten erforderlich wären?
8. Wieso sprechen ÖBB-Generaldirektor Übleis und Sie von einer "Engstelle Semmering", wenn gegenwärtig lediglich etwa 40 % der Kapazität beim Personen- und Güterverkehr ausgelastet sind?
9. Warum hält das Verkehrsministerium der Forderung nach einem Ausbau der bestehenden Bahnstrecke die "extrem starke Steigung (26 ‰)" und die "engen Radien der Ghega-Bahn" (bis zu 174 Meter) entgegen, wo doch etwa der Tauern eine Steigung von 27 ‰, der Brenner und der Gotthard eine von 28 ‰ und der Arlberg sogar eine Steigung von 31 ‰ aufweisen?
10. Können Sie Aussagen des Verkehrsministeriums bestätigen, daß im Jahre 2010 etwa 3,4 Millionen Tonnen Transit pro Jahr auf der Südbahn zu befördern sein werden?
11. Wenn ja, dann wären das bei angenommenen 340 Nettotonnen pro Zug ca. 28 Züge pro Tag; dies würde aber in etwa dem derzeitigen Aufkommen entsprechen. Weshalb wird trotzdem am Projekt Semmering-Basis-Tunnel festgehalten?