

II-11324 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 5411 <sup>10</sup>  
1993 -10- 14

A N F R A G E

des Abgeordneten Anschöber, Freunde und Freundinnen  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend Semmeringbasistunnel

Am 27. August dieses Jahres verkündete der Verkehrsminister nach Vorlage einer Prognos-Studie die Aufhebung des Baustopps zum Semmeringbasistunnel. Dennoch scheinen für die Grünen einige wesentliche Bereiche bislang völlig ungeklärt.

Aus diesem Grund richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

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?
2. 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?

3. 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?
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?
5. Die ÖBB planen eine Reduzierung des NAT91. Welche Einsparungen sind auf der Semmering-Route geplant? Welche Reduktionen 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?
6. Prognos rechnet bei vorhandenen Semmeringbasistunnel 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?
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?
8. 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 Fahrzeuggewinn von rund 25 Minuten bei einer durchschnittlichen Umlaufzeit im Güterverkehr von 2 bis 3 Tagen ist kein Verlagerungskriterium.)
9. 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?

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 Neumarkter 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?
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?
12. Welches detaillierte konkrete Finanzierungskonzept liegt für den Semmeringtunnel vor? Welche Finanzmittel aus dem derzeitigen ASFINAG-Paket stehen für den Semmeringbasistunnel 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 Semmeringbasistunnel soll konkret aufgeschlüsselt auf die Einzeljahre in den kommenden Jahren aus dem Bahnbudget kommen?
13. 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?
14. 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?
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?