

II-M522 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 5585 N

1993 -11- 11

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Werbung für den Verkehrsminister und den Semmeringtunnel

Kurz nach der Vorstellung der Kurzfassung der Prognos-Studie durch den Verkehrsminister erschien im Wiener Stadt-Journal ein ganzseitiges Farbinserat (Beilage), in dem sinngemäß zu lesen stand, daß man nun endlich – gegen den Widerstand der wörtlich als Berufsprotestierer verunglimpften Bürgerinitiativen – mit dem Bau des Semmeringbasistunnels beginnen werde.

Nun ist die Aufhebung des Baustopps an sich – in eben dieser Kurzfassung, die der Aufhebung des Baustopps zugrundeliegt, steht zu lesen, daß man vor einer Entscheidung die Langfassung abwarten soll – gelinde gesagt voreilig. Vor allem aber stellt sich die Frage, wer hier mit welchen finanziellen Mitteln der wiener Bevölkerung das genannte Inserat bescherte, da kein Auftraggeber erkennbar ist.

Tatsache ist jedenfalls, daß derartige Inserate aufgrund der unsachlichen Angriffe auf Bürger, die lediglich ihr demokratisches Recht auf Mitsprache an politischen Entscheidungsprozessen in Anspruch nehmen, in ihrem Stil unakzeptabel sind, eine Finanzierung einer solchen Werbekampagne aus öffentlichen Mitteln würde einen unerhörten Skandal darstellen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. In wessen Auftrag wurde das beiliegende ganzseitige Farbinserat 'Grünes Licht für den Semmering-Basistunnel', erschienen im Wiener Stadt-Journal, abgedruckt?
2. Unterstützen Sie tatsächlich die Aussage dieses Inserates, in dem die Bürgerinitiativen pauschal als 'Berufsprotestierer' verunglimpft werden, wenn nein, wer ist für den Inhalt verantwortlich?
3. Wie wurde dieses Inserat, dessen Abdruck schätzungsweise einen sechsstelligen Schillingbetrag gekostet haben dürfte, genau finanziert?
4. Können Sie ausschließen, daß in irgend einer Form Steuergelder des Bundes oder der Länder zur Finanzierung dieses Inserates verwendet wurden, wenn nein, wieviel wurde jeweils aus welchem Budget hierfür bezahlt?
5. Sind Sie bereit, in Hinkunft derartige 'Werbemaßnahmen', die eine arge Beleidigung von Bürgern, die lediglich ihr demokratisches Recht, an politischen Sachdiskussionen teilzunehmen, wahrnehmen, darstellen, zu unterlassen, wenn nein, warum nicht?

Grünes Licht für

Nach Fertigstellung



Die Würfel sind gefallen – Verkehrsminister Viktor Klima beendete offiziell den „Baustopp“ für den Semmeringtunnel. Wohl selten wurde ein Bauprojekt in Österreich so gründlich durchleuchtet und geprüft, zuletzt von Europas Nummer 1, dem Schweizer Prognos-Institut. Ergebnis: Den Tunnel nicht zu bauen, heißt Geld zu verschenken.

Semmering-Basistunnel

Durch das nüchterne Zahlenwerk der Schweizer wurde die Diskussion sachlich. Die volkswirtschaftlichen Kostenvorteile des Tunnels gegenüber einer Beibehaltung der bisherigen Strecke werden 400 bis 1000 Millionen Schilling jährlich betragen, die betriebswirtschaftlichen Kostenvorteile liegen mit 600 bis 1000 Millionen Schilling pro Jahr in derselben Kategorie! An diesen Einsparungen kann auch die vereinigte Neinsagergruppe nicht vorbei. Denn selbstverständlich wird der Bahnbetrieb auf einer der schönsten Bergstrecken Europas garantiert und kann nach Fertigstellung des Tunnels – vom Fernverkehr entlastet – touristisch weitaus besser als jetzt genutzt werden.

„Wir müssen dafür sorgen, daß der Ostverkehr nicht in Wien versickert!“, hält Minister Dr. Klima dem laustarken Grüppchen der „Berufsprotestierer“ entgegen. „Für die Ostregion sind Nah- und

Fernverkehr wichtig!“ Beweis: 16 Milliarden Schilling werden jährlich in den Nahverkehr gesteckt, die Baukosten des Tunnels von rund sechs Milliarden werden also in rund fünf Monaten für den Nahverkehr ausgegeben! „Der Verkehr aus dem Osten endet ja nicht in Wien, sondern die Gütermengen müssen Richtung Westen und Süden weitertransportiert werden“, so Minister Klima, der gerade die Ostregion stark forciert:

- Am 26. September wird die elektrifizierte Strecke Hollabrunn-Retz eröffnet.

- 1995 ist die Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn abgeschlossen.

- Ebenfalls 1995 ist der Neubau der Strecke Wien-Budapest fertig (Fahrzeit zwei Stunden!).

- Die Planung der für die neu entstehenden Stadtteile im Nordosten Wiens so wichtigen S 80 (Wien-Süd – Stadlau – Marchegg Ast) läuft auf Hochtouren.

- Ab 1997 gibt es einen Viertelstunden-Takt auf der Flughafen-Schnellbahn.

- 1999 wird die Flughafenbahn S 7 auf der Strecke Hainburg – Preßburg – Preßburger Flughafen fertiggestellt sein.

Nicht „Nah- oder Fernverkehr“, sondern Gesamtkonzept!

Mit den Bauvorhaben der Bahn wollen Minister, ÖBB und die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG zusätzliche Kapazität für den Nahverkehr schaffen. Die neue zusätzliche Westbahnstrecke Wien-St. Pölten bietet auch regionale Verknüpfungsaspekte mit bestehenden Bahnlinien für das nördliche Niederösterreich und ermöglicht weiters verstärkten Nahverkehr auf der bestehenden Westbahn. Der Ausbau der Südbahn wird eine Schnellbahnverdichtung Wien-Wr. Neustadt zur Folge haben, der Lainzer Tunnel wird eine leistungsfähige Verbindung zwischen Westbahn, Süd-

bahn und Donauländebahn schaffen, um den zukünftigen Verkehrsanstieg aus dem Osten bewältigen zu helfen. Der Bahnhof Wien beim heutigen Südbahnhof wird diese Ströme und den Nahverkehr bündeln. In diesem Gesamtkonzept, das gerade der Bevölkerung der Ostregion und den Wienern zugute kommt, ist der Semmeringtunnel nur ein einzelner, jedoch sehr wichtiger Baustein!

^ Zwanzig Kilometer Tunnel anstelle 42 Kilometer Bergstrecke mit insgesamt 650 Metern Höhendifferenz, eine Fahrzeitverkürzung von einer halben Stunde, jährlich Milliarden-Ersparnis – Minister Klima traf die einzig richtige Entscheidung! Und ebenso wie wir heute über die Verhinderungsversuche beim Bau der Ghegabahn im vorigen Jahrhundert die Köpfe schütteln, werden kommende Generationen die jetzige Verhinderungs-Lobby belächeln.