

3525/AB XXI.GP

Eingelangt am: 26.04.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3536/J-NR/2002 betreffend Semmeringbasistunnel, die die Abgeordneten Dohnigg, Kolleginnen und Kollegen am 28. Februar 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten, dass mit dem Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) erstmals ein gesamthafes Ausbaukonzept für die hochrangige Verkehrsinfrastruktur Österreichs erarbeitet wurde. Die Auswahl und Reihung der Projekte erfolgte grundsätzlich entsprechend ihrem Nutzen für Österreich, wobei räumliche Integration, verkehrliche Leistungsfähigkeit, soziale und ökologische Verträglichkeit und volkswirtschaftliche Rentabilität im Vordergrund standen, aber natürlich auch pragmatische Kriterien wie Realisierbarkeit, Baureife und Finanzierbarkeit zu berücksichtigen waren.

Der Koralmbahn kommt in diesem Zusammenhang ein ganz besonderer Stellenwert zu, weil ihre Auswirkungen vor allem in der Überwindung räumlicher Barrieren, einer grundlegenden Neuausrichtung der Erreichbarkeitsverhältnisse und einer dementsprechenden Standortaufwertung im Süden und Südosten des Bundesgebiets zu erwarten sind. Gerade dieser Teil Österreichs ist durch die raumstrukturellen Gegebenheiten und - im Zusammenhang damit - durch eine besonders schlechte Erreichbarkeit auf der Schiene verkehrsgeographisch und als Wirtschaftsstandort benachteiligt.

In Summe werden von der Koralmbahn etwa eine Million EinwohnerInnen profitieren, es werden regionale Wertschöpfungseffekte von rund 170 Mio. € pro Jahr erwartet. Dieser Standorteffekt tritt im wesentlichen unabhängig vom Semmering-Basistunnel auf; ein Ausbau der Schiene zwischen Wien und Graz würde aber die Erreichbarkeit Südösterreichs zusätzlich verbessern.

Entgegen den Behauptungen in der Anfrage ist der Semmering-Basistunnel sehr wohl im Generalverkehrsplan enthalten. Aufgrund des bekannten Rechtsstreits und der im Hinblick auf das Sicherheitskonzept erforderlichen Umplanungen ist aber realistischere ein Baubeginn nicht vor 2007 zu erwarten. Aus diesem Grund ist der Semmering-Basistunnel im Generalverkehrsplan in der Prioritätsstufe 1b mit einem Realisierungshorizont 2007 - 2011 verankert.

Vor diesem Hintergrund erlaube ich mir, Ihre Fragen zu Semmering-Basistunnel (SBT) und Koralmbahn im einzelnen zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Wie stehen Sie zu den derzeit bestehenden Beschlüssen der Bundesregierung betreffend den Bau des Semmering - Basistunnels?

Welchen Stellenwert hat der SBT in Ihren Überlegungen bezüglich der Zukunft der österreichischen Verkehrsinfrastruktur?

Antwort:

Wie eingangs erwähnt, ist der Semmering-Basistunnel im Generalverkehrsplan enthalten, zu dessen Umsetzung ich mich bekenne.

Die Semmering-Bestandsstrecke stellt in technischer und betrieblicher Hinsicht einen gravierenden Engpass auf der Pontebbana-Achse dar. Damit ist innerösterreichisch der Schienenverkehr zwischen der Ost-Region (Wien, NO, nördliches Burgenland) und Kärnten, Steiermark, sowie grenzüberschreitend insbesondere mit dem italienischen Wirtschaftsraum deutlich eingeschränkt.

Damit sichergestellt werden kann, dass

die Südbahn (Teil der Pontebbana-Achse) auch den künftigen Erfordernissen eines modernen Personen- und Güterverkehrs durchgängig gerecht wird und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße nicht weiter verschlechtert wird (mit der Fertigstellung der Semmeringstraßentunnel der S 6 wird neben der Südautobahn A2 eine weitere hochwertige Straßenverbindung Nord-Süd geschaffen und der infrastrukturelle Qualitätsunterschied Straße - Schiene hier weiter deutlich zu Ungunsten der Schiene verschoben)

ist die Beseitigung der infrastrukturellen Defizite im Abschnitt Semmering ein besonders wichtiger Beitrag.

Andernfalls kann die Schiene auf der Nord-Südachse ihrer Rolle als maßgebender und leistungsstarker Verkehrsträger künftig nicht gerecht werden.

Der Semmering-Basistunnel würde die Fahrzeit auf der Südbahn um rund 30 Minuten verkürzen und einen betrieblichen Engpass beseitigen, weiters würden Einschränkungen des Lichtraumprofils bzw. des Lademaßes entfallen. Es ist daher wohl nicht übertrieben, ihn als ein Schlüsselprojekt des hochrangigen österreichischen Eisenbahnnetzes zu bezeichnen.

Frage 3:

Welche wirtschafts-, arbeitsmarkt- und verkehrspolitischen Konsequenzen hätte ein Aus für den SBT?

Antwort:

Eine Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten zwischen Wiener Neustadt und Mürzzuschlag würde vor allem im Personenverkehr die Inanspruchnahme der Südbahn deutlich erhöhen. Nach den Prognosen meines Ressorts würden in diesem Abschnitt etwa 1000 Personen pro Tag durch die Attraktivitätssteigerung zusätzlich auf der Schiene unterwegs sein und die Südautobahn A2 und die Semmeringschnellstraße S6 entsprechend entlastet werden, was auch geringere Umweltbelastung und weniger Verkehrsunfälle bedeuten würde.

Im Güterverkehr gibt es nur in beschränktem Umfang ein Zusammenspiel des Südbahnkorridors mit dem paneuropäischen Korridor V, der tangential zu Südösterreich von Triest/Koper über Ljubljana nach Budapest und in die Ukraine verläuft. Wie sich die Verkehrsmengen auf diese Korridore verteilen, hängt außer von der jeweiligen Quell-Ziel-Verflechtung vor allem von den Transportkosten und der Zuverlässigkeit ab. Im Vergleich zur Koralmbahn wird der SBT im Güterverkehr geringere Auswirkungen auf die Standortqualität erzeugen, zumal die Obersteiermark schon jetzt zu den relativ gut erreichbaren Gebieten Südösterreichs zählt.

Fragen 4 bis 7:

Wie unterscheiden sich Ihre Vorstellung und Meinung betreffend SBT, von der Ihrer Vorgängerin? Welche Maßnahmen werden Sie zur Realisierung des SBT setzen?

Sehen Sie vor dem Jahr 2006 Handlungsbedarf in Sachen SBT, wenn ja welchen?

Wie sollen Sie der Blockadepolitik des Niederösterreichischen Landeshauptmanns in dieser Causa ein Ende setzen?

Antwort:

Bereits seit mittlerweile mehr als 7 Jahren wird das Naturschutzverfahren für den NO-Bereich des Semmering-Basistunnels abwechselnd von der BH Neunkirchen und dem Land Niederösterreich geführt. Derzeit ist der negative naturschutzrechtliche Bescheid des Landes Niederösterreich beim Verwaltungsgerichtshof beeinsprucht. Sollte diesem Einspruch stattgegeben werden, wird die Reaktion des Landes Niederösterreich abzuwarten sein. Daher ist es mir aus heutiger Sicht kaum möglich, den zeitlichen Ablauf realistisch vorherzusagen.

Auf der politischen Schiene werde ich diesbezügliche Gespräche mit dem Landeshauptmann von Niederösterreich führen. Sollte eine politische Lösung nicht möglich sein, werde ich alle nötigen, in unserem Rechtsstaat vorgesehenen Schritte unternehmen, die geeignet erscheinen, diesen Rechtsstreit letztlich zugunsten des Projekts SBT zu entscheiden.

Fragen 8 bis 12:

Wie beurteilen Sie die bisher ergangenen Urteile des Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshofs in dieser Angelegenheit?

Ist derzeit die Finanzierung des SBT sichergestellt?

Wann kann Ihrer Meinung nach mit dem Baubeginn gerechnet werden und wann mit der Fertigstellung?

Wie beurteilen Sie den Generalverkehrsplan in Bezug auf den SBT?

Wird es hier zu Nachverhandlungen mit dem Land Steiermark kommen, um dem SBT jenen Stellenwert im Masterplan zukommen zu lassen, der ihm zusteht?

Antwort:

Die bisher ergangenen Erkenntnisse des Verfassungs- bzw. des Verwaltungsgerichtshofs in dieser Angelegenheit entsprechen der österreichischen Rechtslage.

Derzeit ist nur die Finanzierung des Investitionspakets 1a des Generalverkehrsplan sichergestellt. Im Paket 1 b befinden sich einige für das österreichische Schienennetz sehr wichtige Projekte, so

dass schon aus dieser Sicht von deren Realisierung ausgegangen werden kann. Die bisherigen Überlegungen haben jedenfalls ergeben, dass das Paket 1b - wenn auch mit einem höheren Beitrag des Bundes zum SchIG-Modell - finanzierbar wäre.

Die Aussage von Rechtsexperten, wonach es dem Land Niederösterreich möglich sei, das Projekt um weitere fünf bis zehn Jahre zu verzögern, erscheint mir zu pessimistisch. Als Infrastrukturminister erlaube ich mir den Optimismus, meinen Plänen die kürzestmögliche Zeit zu Grunde zu legen.

Der Generalverkehrsplan Österreich geht davon aus, dass der Bau begonnen wird, sobald der Rechtsstreit beigelegt ist und zu erwartende Sicherheitsauflagen in der Planung berücksichtigt sind, und reiht den SBT in Paket 1b ein. Der Generalverkehrsplan sieht daher den Bau in der Periode 2007 bis 2011 vor. Dieser Stellenwert ergibt sich wie dargelegt aus der Rechtslage, nicht aus einer etwaigen Unterbewertung des Projektes.

Fragen 13 und 14:

Wie sehen Sie den SBT im Zusammenhang mit dem Bau der Koralmbahn?
Ist nicht die Koralmbahn ohne gleichzeitigen Bau des SBT verkehrspolitischer Unfug?

Antwort:

Wie ich schon in der Einleitung dargelegt habe, beruht der hohe gemeinwirtschaftliche Nutzen in der Einbindung von Graz in den Hauptstrang der Südbahn und in der damit verbundenen Neuausrichtung der Erreichbarkeitsverhältnisse im Süden Österreichs. Diese Aspekte gelten grundsätzlich unabhängig vom SBT, dessen Nutzen sich zusätzlich zu jenem der Koralmbahn ergibt

Fragen 15 und 16:

Wie stehen Sie zu den Maßnahmen, die von Seiten ihrer Vorgängerin in diesem Zusammenhang getätigt wurden, vor allem in bezug auf die Verlagerung von Finanzierungsmitteln vom SBT hin zur Koralmbahn?

Werden auch Sie die Planung und den Bau österreichischer Verkehrsinfrastrukturprojekte weiterhin nach den Maßstäben politischer Gefälligkeiten ausrichten?

Antwort:

Meine Amtsvorgängerin, Frau DI Dr. Forstinger, hat sich entschlossen, einen verfügbaren Kreditrahmen nicht jahrelang ungenützt stehen zu lassen, sondern diese Finanzmittel innerhalb dieses Südkorridors auf die Koralmbahn umzuschichten. Damit ist es möglich, für die Koralmbahn die Detailplanung zu Ende zu bringen, die Grundstücke zu sichern, die Sondierarbeiten für den Koralmtunnel durchzuführen und die Zulaufstrecken auszubauen, so dass nach Realisierung des Koralmtunnels eine verkehrswirksame Durchbindung gesichert ist.

Als Infrastrukturminister verstehe ich mich nicht als politischer Arm einer ÖBB- oder einer Baulobby, sondern werde mit allen Kräften versuchen, den gesamtwirtschaftlichen Nutzen für Österreich und insbesondere seiner benachteiligten Gebiete zu maximieren.