



Hubert Gorbach
Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
Telefon +43 (1) 711 62-8000
Telefax +43 (1) 713 78 76
hubert.gorbach@bmvit.gv.at

XXII. GP.-NR

475 /AB

2003 -07- 2 3

zu 450 /J

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Der Bundesminister

GZ. 10000/40-CS3/03

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 21. Juli 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 450/J-NR/2003 betreffend laufende Kosten und Fertigstellung des Semmering-Basis-Tunnels, die die Abgeordneten Marizzi und GenossInnen am 23. Mai 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:

Das System Südbahn ist Teil eines "baltisch-adriatischen" Verkehrskorridors, dessen hohe verkehrsstrategische Bedeutung sich aus seiner räumlichen Integrationswirkung und den erwarteten nationalen und internationalen Verkehrsströmen ergibt. In Österreich nehmen die Abschnitte Wien - Graz und Graz – Klagenfurt – Villach - Tarvis strategische Schlüsselpositionen ein. Diese beiden Abschnitte wirken im großräumigen Korridor zusammen, dennoch kommen den einzelnen Projekten sehr unterschiedliche Wirkungen zu:

Der Nutzen des Semmering-Basistunnels beruht im Wesentlichen auf einer ausgeprägten Fahrzeitverkürzung von rund 30 Minuten sowie auf der Beseitigung eines technischen Engpasses hinsichtlich des Lichtraumes, der erhaltungsintensiven engen Kurvenradien und Steigungen, welche entscheidende Erleichterungen für den Bahnbetrieb mit sich bringen. Die kürzeren Reisezeiten werden bedeutende Erreichbarkeitsverbesserungen vor allem für die Mur-Mürz-Furche ergeben.

Die Koralmbahn wird nicht nur Fahrzeiten verkürzen, sondern auch - nicht zuletzt durch die vollwertige Einbindung von Graz in das hochrangige Schienennetz - das Erreichbarkeitsgefüge im Süden Österreichs von Grund auf verbessern. Die sich daraus ergebende Standortaufwertung erschließt und begünstigt eine verkehrsgeografisch benachteiligte Region mit insgesamt fast einer Million Menschen. Dieser vom Semmering-Basistunnel unabhängige Effekt wurde in einer Studie der Technischen Universität Wien mit rund 170 Mio. € pro Jahr beziffert.

Gerade im Hinblick auf die Standortnachteile der südlichen Bundesländer hat sich die Bundesregierung immer klar zum Ausbau der Südbahn als Gesamtsystem bekannt und dies mit

GZ. 10000/40-CS3/03



einem Realisierungszeitraum von maximal 20 Jahren im Generalverkehrsplan Österreich 2002 verankert. Mit Rücksicht auf die Tatsache, dass die Realisierung des Semmering-Basistunnels aufgrund eines Rechtsstreites kurzfristig nicht möglich ist, musste dieses Projekt in das Paket 1b mit einem Baubeginn zwischen 2007 und 2011, jedenfalls bis zur Klärung der Rechtslage, zurückgereiht werden. Bei einer Bauzeit von z.B. 8 Jahren würde das eine mögliche Fertigstellung ab etwa 2015 bedeuten.

Für die Koralmbahn ist auf Grund der Länge des Basistunnels eine deutlich längere Bauzeit, nämlich zumindest 12 - 15 Jahre, zu veranschlagen. Es war daher sinnvoll, jene Mittel, die für den Semmering-Basistunnel reserviert waren, dort aber bis auf weiteres ohnehin nicht eingesetzt werden können, zur Koralmbahn umzuschichten. Mit diesem Finanzvolumen ist es möglich, die Planungen abzuschließen, den Grunderwerb durchzuführen, Lückenschlüsse im Zulaufbereich zu realisieren und Sondierungen für den Tunnel durchzuführen. Wesentlich ist die durchgehende Verkehrswirksamkeit der Koralmbahn durch den Koralmtunnel, für den aus aktueller Sicht etwa 1,2 Mrd. € an Baukosten anfallen.

Alle in Betracht stehenden Eisenbahnstrecken sind durch Verordnungen der Bundesregierung zu Hochleistungsstrecken erklärt worden und Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN). Es können daher auch TEN-Förderungen beansprucht werden.

Derzeit wird von der Europäischen Kommission eine „große Revision“ der TEN-Leitlinien vorbereitet. Hintergrund ist einerseits die nun definitiv festgelegte Erweiterung der EU im Jahr 2004, womit gleichzeitig auch eine Erweiterung der TEN erfolgt, andererseits die Notwendigkeit, die knappen TEN-Fördermittel effizient zu bündeln.

Unter diesen Vorgaben galt es auch, den Anhang III der TEN-Leitlinien, die 1994 vom Europäischen Rat von Essen gebilligte Liste von „14 prioritären Vorhaben“, insbesondere im Hinblick auf die EU-Erweiterung weiter zu entwickeln und eine Anzahl von höchstens 20 Projekten von überragender europäischer Bedeutung zu identifizieren. Dazu hat die Europäische Kommission eine „Hochrangige Gruppe für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-T“ unter der Leitung des ehemaligen Kommissionsvizepräsidenten und Verkehrskommissars Karel van Miert eingesetzt. Der Ergebnisbericht dieser sog. „Van Miert-Gruppe“ wurde am 30. Juni 2003 von der für Verkehrsfragen zuständigen EU-Kommissarin Loyola de Palacio vorgestellt; es wurden in Liste 1 nur 18 vorrangige Projekte benannt, die bis 2020 abzuschließen sind.

Von österreichischer Seite sind der Brenner-, der Donau- und der „baltisch-adriatische“ Korridor eingebracht worden. Unsere Einschätzung, dass diese letztgenannte Achse von größter Bedeutung gerade für den Zusammenhalt des künftigen Europas ist, wurde zwar von Herrn van Miert und den Vertretern der Europäischen Kommission zur Kenntnis genommen, im Hinblick auf die der „Van Miert-Gruppe“ vorgegebenen Restriktionen war aber eine Aufnahme in die Liste der vorrangigen Vorhaben nicht möglich.

Es wurde betont, dass dieser Bericht zwar einen hohen politischen Stellenwert habe, aber keine endgültige Festlegung darstellen wird, denn die sachliche Entscheidung über den für Ende des Jahres 2003 geplanten Kommissionsvorschlag für die „große Revision“ der TEN-Leitlinien liegt allein bei der Europäischen Kommission. Die definitive Entscheidung wird erst in weiterer Folge vom Rat und vom Europäischen Parlament im Mitentscheidungsverfahren beschlossen werden und wegen der langen Verfahrensdauer voraussichtlich nicht vor 2005 in Kraft treten.

GZ. 10000/40-CS3/03



In diesem Zusammenhang möchte ich nicht versäumen, darauf hinzuweisen, dass die Kriterien, die zur Priorisierung des Südbahnausbaus auf nationaler Ebene geführt haben, vor allem die hohe Raumwirksamkeit, auch durch die Bewertungen auf EU-Ebene nicht außer Kraft gesetzt werden. Der GVP-Ö bleibt daher weiterhin gültig und wird umgesetzt.

Fragen 1, 2 und 6:

Sind Sie für eine möglichst rasche Fertigstellung des Semmering-Basis-Tunnels?

Welche Möglichkeiten sehen Sie, einen sofortigen Baubeginn des Semmering-Basis-Tunnels durchzusetzen?

Warum bestehen Sie nicht auf einer Aktualisierung der Prioritätensetzungen im Generalverkehrswegesplan, um nicht zuletzt dadurch den Semmering-Basistunnel durchzusetzen?

Antwort:

Ausständig ist nach wie vor nur die naturschutzrechtliche Genehmigung gemäß NÖ Naturschutzgesetz 2000. Da es sich dabei um eine landesgesetzliche Regelung handelt, kommt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie keine Zuständigkeit für eine derartige Genehmigung und auch keine Eingriffsmöglichkeit zur Beschleunigung dieses Verfahrens im Wege des Aufsichtsrechtes zu.

Als Voraussetzung für die Weiterführung dieses Projektes müssen die laufenden Rechtsverfahren zugunsten des Projektes abgeschlossen sein. Zuletzt wurde seitens der HL-AG im Juli 2001 Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof gegen den negativen NÖ-Naturschutzbescheid erhoben.

Deshalb wurde ein entsprechend späterer Realisierungszeitraum im GVP vorgesehen, den ich auch beizubehalten beabsichtige.

Frage 3:

Wird der Semmering-Basis-Tunnel Teil des TEN-Projektes "Baltisch-Adriatische Achse" sein?

Antwort:

Die sogenannte "Pontebbana-Achse", insbesondere auch die Verbindung Wien – Graz, ist jedenfalls Teil dieser hochrangigen Verkehrsachse, die hohe Bedeutung für Verkehre zwischen dem Nordadriaraum einerseits und – über den Raum Wien hinaus – bis Tschechien, Polen und das Baltikum andererseits aufweist. Deshalb wurde der gesamte österreichische Abschnitt zwischen Hohenau und Tarvis in der „Van Miert-Gruppe“ als vorrangiges Projekt eingebracht.

Frage 4:

Welche Investitionssummen wurden bisher bereits für Planung, Probebohrung und Baustellenerichtung sowie Baustellenerhaltung in das Projekt Semmering-Basis-Tunnel investiert?

Antwort:

In das Projekt Semmering-Basistunnel wurden bisher insgesamt rund 86 Mio. € investiert.

GZ. 10000/40-CS3/03



Frage 5:

Was kostet die Erhaltung der Baustelle jährlich?

Antwort:

Zur Aufrechterhaltung des Pumpbetriebes im Pilotstollen sind jährlich rund 170.000 € aufzuwenden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy 'O' followed by a series of horizontal strokes and a small tail.