

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

des Abgeordneten Kunasek, Zanger
und weiterer Abgeordneter

betreffend Verwendung von Einsparungen bei den externen Beratungsleistungen
seitens der Unternehmensgruppe ÖBB zum Bau des Koralmtunnels

*eingebraucht in der 83. Sitzung des Nationalrates, XXIV. GP, am 17. November 2010
im Zuge der Behandlung von TOP 29, Bericht des Rechnungshofausschusses betref-
fend den Bericht des Rechnungshofes, Reihe Bund 2009/6 (III-64 der Beilagen) (973
d.B.)*

*Gemäß dem derzeitigen Regierungsprogramm sind leistungsfähige Verkehrswege
ein wesentlicher Standortfaktor und Voraussetzung für die Erhaltung der Wettbe-
werbsfähigkeit, weshalb die Bereitstellung einer modernen und sicheren Verkehrs-
infrastruktur eine Kernaufgabe der öffentlichen Hand ist.*

*Die neue Südbahn inklusive dem Semmeringbasistunnel und dem Koralmtunnel sind
unter anderem als Teil der „Baltisch-Adriatischen-Achse“ als Verbindung zwischen
der Ostsee und der Adria sinnvoll. Weiters kommt dieser Achse als möglicher Motor
der regionalen Entwicklung eine besondere Rolle zu. Ebenso ist zu berücksichtigen,
dass bereits beträchtliche Aufwendungen in den Bau der neuen Südbahn investiert
wurden.*

*(Begründung der Entschliessungsanträge 1189/A(E) des Abgeordneten Dr. Martin
Bartenstein bzw. 1190/A(E) der Abgeordneten Heinzl, Haberzettl, Kräuter)*

Der Koralmtunnel als Teil der Koralmbahn ist einer von derzeit 3 Eisenbahntunneln,
die in Österreich seit Jahren geplant und vielleicht in den kommenden Jahr(zehnt)en
gebaut werden. Der Koralmtunnel als Herzstück der Koralmbahn verbindet Graz mit
Klagenfurt und soll gemeinsam mit dem Semmeringtunnel auch die Verbindung nach
Wien verbessern. Die Bauarbeiten für den rund 33 km langen Koralmtunnel laufen
bereits seit Jahren; international gesehen ist die Koralmbahn Teil der so genannten
Baltisch-Adriatischen Achse.

Auch wenn von allen Seiten der Bau des Koralmtunnels immer wieder begrüßt und
bekräftigt wird, wird die Verwirklichung dieses Projektes nunmehr seitens des Ver-
kehrsministeriums unverständlicherweise um zumindest 2 Jahre nach hinten ver-
schoben.

IHS-Chef Bernhard Felderer sieht die Kritik am Koralmtunnel als ungerechtfertigt an.
„Überall auf der Welt ist die Schiene auf einer Strecke von bis zu 500 km das Ver-
kehrsmittel der Zukunft“. Und - „Alle Tunnels auf der Südbahn sollen gebaut werden.
Man darf dabei nicht einzelne Projekte wie den Koralmtunnel herausreißen“, „das
Verschieben von Projekten der Schieneninfrastruktur ist nicht gut“.

Bernhard Felderer, der auch Präsident des Staatsschuldenausschusses ist, weiter:
„Wir haben beim Staatsschuldenausschuss den Rückzahlungsplan des Infrastruk-
turministeriums genau durchgerechnet. Er funktioniert.“

Infrastruktur wird auf Jahrzehnte gebaut; die Tunnels bringen positive volkswirtschaftliche Effekte. Nur mit einer funktionierenden Verbindung – dazu gehören nun einmal Koralmtunnel und Semmeringtunnel – wird auch die Bahnverbindung von Polen, Tschechien und der Slowakei mit Ost- und Südösterreich sowie Oberitalien interessant. Die Bahn kann dann nämlich sogar dem Flugzeug Konkurrenz machen. Davon würde unter anderem auch die Wirtschaft im Wiener Raum profitieren – mit einer direkten Anbindung an die oberitalienische Industrieregion.


Auch im Infrastrukturreport 2011 werden u.a. Investitionen in das Schienennetz sowie der Ausbau der Südbahn als unverzichtbarer Teil für ein starkes Bahnnetz gefordert.

Die unterfertigen Abgeordneten stellen folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

1. „Die vom Rechnungshof aufgezeigten Einsparungspotentiale bei den ÖBB, insbesondere bei den externen Beratungsleistungen, sind für den Bau des Koralmtunnels heranzuziehen.
2. Der Ausbau der Südbahn und insbesondere der Bau des Koralmtunnels werden ausdrücklich begrüßt.
3. Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen und die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie werden ersucht, ehe baldigst unter Einhaltung der vergaberechtlichen Fristen, alle notwendigen Schritte zu setzen, damit eine korrekte Umsetzung des Vertrages vom 15. Dezember 2004 über die Realisierung und Finanzierung der Eisenbahnstrecke Graz – Klagenfurt („Koralmbahn“) erfolgt.
4. Aufgrund der Bedeutung des Baltisch-Adriatischem Korridors ist im Zuge des Ausbaus der Südbahn insbesondere der Bau des Koralmtunnels umgehend zu verwirklichen. Die bereits begonnen Arbeiten zum Projekt Koralmtunnel sind fortsetzen, der Bau muss rasch und ohne unnötige Verzögerungen erfolgen.“



17/19