

1425/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1406/J-NR/1996, betreffend Probleme bei der Errichtung des Semmering-Basistunnels, die die Abgeordneten Schweitzer und Kollegen am 30. Oktober 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1.,2.,3.,4. In welchem Umfang bewegen sich die bislang entstandenen Mehrkosten beider Errichtung des Sondierstollens genau?

Welche Forderungen seitens der Baufirma wurden bislang erhoben?

Wieviel wird demnach die Errichtung dieses Stollens nach aktuellen Stand kosten?

Wie und aus welchem Mitteln wird dieser Stollen genau finanziert, wer trägt die nun entstehenden Mehrkosten?

Antwort:

Von der HL-AG wurden die Kosten für den Sondierstollen (Begleitstollen) bereits in der Kostenschätzung des Jahres 1992 erfaßt. Aufgrund des Ausschreibungsergebnisses im Jahre 1994 wurde der Sondierstollen mit einer Auftragssumme um mehr als 80 Mio S unter dem von der HL-AG in der Kostenschätzung angegebenen Wert vergeben.

Die auf Preisbasis 1/95 erstellte Kostenschätzung für den Sondierstollen (Begleitstollen) wurde aufgrund der bisherigen Aufschlußergebnisse um 34 Mio S auf 570 Mio S angehoben. Die Folge-Kosten des Wassereintrittes sowie für hinkünftige Abdichtungsmaßnahmen können erst nach Auspumpen des Stollens realistisch eingeschätzt werden.

Die bisher insgesamt für das Projekt Neubauabschnitt Glogitz-Mürzzuschlag durchgeführten Bauarbeiten, Planungen, Grundeinlösungen, Bodenerkundungen, Vermessungen etc. sowie die noch durchzuführenden diesbezüglichen Arbeiten für den Begleitstollen werden überwiegend aus Mitteln der ASFINAG finanziert.

5. und 7. Ist es richtig, daß der jüngste große Wassereinbruch beim Bau des Sondierstollens genau jene Edlachquelle betrifft, vor deren Beeinträchtigung die Tunnelgegner stets gewarnt hatten?

Ist Ihnen bekannt, daß es noch eine Reihe weiterer, ebenfalls sehr starker und zur Trinkwassergewinnung genutzter bzw. geeigneter Quellen im Bereich des geplanten Tunnels gibt, die im Falle des Weiterbaues gefährdet sind?

Antwort:

Im Auftrag der HL-AG wurden umfangreiche Untersuchungen zu den Bereichen Geologie und Hydrogeologie im Projektgebiet durchgeführt. Die Untersuchungsergebnisse waren auch Grundlage für die Positiv abgeschlossenen Behördenverfahren.

Hiebei wurde größtes Augenmerk auf eine weitestgehende Minimierung der Auswirkungen auf die Bergwasserverhältnisse gelegt. Die dazu erforderlichen Maßnahmen erfolgen während der Bauausführung in laufender Abstimmung mit den behördlichen Sachverständigen und Bauaufsichten.

Die HL-AG wurde im eisenbahnrechtlichen Bescheid verpflichtet, konzentriert in den Tunnel eintretendes Wasser gegebenenfalls einer späteren Trinkwassernutzung zugänglich zu machen.

Darüberhinaus wurden bzw. werden mit den berührten Gemeinden vorsorglich Maßnahmen zur Fassung zusätzlicher Quellen oder Brunnen und zum Anschluß an das öffentliche Netz getroffen. Damit wird die Bevölkerung keinerlei Gefährdung ihrer Trinkwassernutzung erfahren.

Die Edlachquelle ist eine Wasserreserve für die Stadt Mürzzuschlag. Von der HL-AG wurde - bereits vor Baubeginn - eine andere Wasserreserve vorsorglich erschlossen.

Der Semmeringtunnel gefährdet somit keine Trinkwasserversorgung. Vielmehr kann der Sondierstollen bei Bedarf als ideale zusätzliche Trinkwasserfassung genützt werden.

6. Welche Zusatzkosten sind aufgrund dieser zusätzlichen Probleme nun zu erwarten?

Antwort:

Für die durch den Wssserzutritt erforderlichen zusätzlichen Leistungen bei der Bauabwicklung werden die dazu notwendigen technischen Konzepte zur Zeit erarbeitet und sodann von der bausausführenden Firma Kostenangebote eingeholt.

8. Wie ist der aktuelle Stand der Finanzierung des Gesamtprojektes hinsichtlich der Suche privater Investoren?

Antwort

Am 4. November 1996 fand ein Bietertag statt, bei dem mit Ausnahme von einem Unternehmen, sämtliche im Vorverfahren für den Semmering-Basistunnel qualifizierten Bietergruppen teilgenommen haben.

Die private Wirtschaft ist bereit, in ein PPP-Modell einzusteigen, an welchem seitens der Privatwirtschaft nach wie vor großes Interesse besteht.

9. Welcher Anteil der prognostizierten Gesamtkosten soll aus jeweils welcher Quelle finanziert werden?

Antwort:

Die Bekanntgabe des möglichen öffentlichen Anteils am PPP-Modell würde die Verhandlungsposition des Bundes gegenüber den Bietern empfindlich schwächen, weshalb davon Abstand genommen werden muß.

10. Wie hoch werden aufgrund dieser Kalkulationen die Benützungsentgelte für den Tunnel sein?

Antwort:

Da die Finanzierungsangebote der Bieter noch nicht vorliegen können und daher auch die Anteile der Privatwirtschaft bzw. des Bundes im Rahmen des PPP-Modells noch nicht feststehen, ist auch die Berechnung der Höhe des zu erwartenden Benützungsentgeltes derzeit nicht möglich.

11. Ist Ihnen bekannt, daß der Generaldirektor der ÖBB kostendeckende Benützungsentgelte für den Semmeringtunnel bereits als nicht zu verdienen bezeichnet hat und wie gedenken Sie unter solchen Umständen den Privatinvestoren die für diese wohl unverzichtbare Rendite zu verschaffen?

Antwort:

Wie bereits aus der Antwort auf Frage 10 hervorgeht, kann dem Generaldirektor der ÖBB die Höhe des zukünftigen Benützungsentgeltes für die Befahrung des Semmering-Basistunnels nicht bekannt sein. Daß die ÖBB natürlich ein möglichst geringes Benützungsentgelt verhandeln wollen, entspricht ihrem kaufmännischen Auftrag und ist verständlich. Es ist in jedem Fall davon auszugehen, daß seitens eines zukünftigen Konzessionärs ein erlösoptimales und kein überhöhtes Benützungsentgelt festgelegt wird, welches auch zu einer entsprechenden Nachfrage führt. Die Sicherstellung einer entsprechenden Kapitalrendite für die Privatinvestoren kann nicht im Wege der Festlegung der Benützungsentgelte erfolgen, sondern wird Bestandteil deren Kalkulation im Rahmen der Anbotlegung sein.

12., 13., 15. Welche konkreten Aktionen wurden seit der Erklärung der Südostspange zur Hochleistungsstrecke im Nordabschnitt (Wien - Graz) bereits getätigt?

Wurden hier bereits Maßnahmen zur Trassensicherung zur Vermeidung von Grundstückspekulationen getätigt, wenn nein, warum nicht?

Wie erklären Sie die Tatsache, daß die fragliche Strecke zwar einerseits so wichtig ist, daß sie von der Bundesregierung zur Hochleistungsstrecke erklärt wird, andererseits diesem Rechtsakt aber so gut wie nichts folgte?

Antwort:

Die seitens der Länder Burgenland, Steiermark und Kärnten geforderte Erklärung der Süd-Ost-Spange zur Hochleistungsstrecke im Sinne des § 1 Hochleistungsstreckengesetz 1989 ist auf Grundlage des Ministerratsbeschlusses vom 25. Jänner 1994 durch Verordnung der Bundesregierung vom 4. Februar 1994 (BGBl.Nr.83/1994) erfolgt.

Ferner wurde die gesamte Süd-Ost-Spange Wien - Flughafen - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Tarvis in die "gemeinschaftliche Leitlinien für die transeuropäischen Netze" aufgenommen, wodurch die Bedeutung dieser Hochleistungsverbindung für den langfristigen Ausbau des zentral-europäischen Eisenbahnnetzes auch im Rahmen der EU festgehalten ist.

Als erster Schritt zur Realisierung des wichtigsten Teilabschnittes dieser langfristigen Netzergänzung wurde am 29. Mai 1995 zwischen dem Bund und den unmittelbar beteiligten Ländern Steiermark und Kärnten vereinbart, daß die erforderlichen Planungsarbeiten für den Abschnitt Graz - Klagenfurt ("Koralmbahn" mit einem rd. 30 km langen "Koralmtunnel") unverzüglich begonnen werden. In weiterer Folge wurden der HL-AG die Planungsarbeiten zur Vorbereitung einer Trassenverordnung samt Umwelverträglichkeitsprüfung durch Verordnung im Sinne des § 8 Hochleistungsstreckengesetz 1989 übertragen (BGBl. Nr.597 vom 31.August 1995), welche nunmehr bereits intensiv durchgeführt werden.

14. Teilen Sie die Ansicht der Fragesteller, daß eine solche Bahnverbindung mit der Erschließung der strukturschwachen Ostregion, der Anbindung des Flughafens Schwechat und als Parallelstrecke zur ständig verstopften Südautobahn auch abgesehen von der Beschleunigung des Städteverkehrs Wien - Graz - Klagenfurt erhebliche Vorteile bringen könnte?

Antwort: .

In der Machbarkeitsstudie wurde aufgrund des erwarteten hohen Attraktivitätsniveaus dieser Neubau-strecke eine sehr starke Verlagerungswirkung von der Straße auf die Schiene nachgewiesen.

Aspekte der regionalen Entwicklung und Erschließung, insbesondere im Reiseverkehr, sprechen eindeutig für die Realisierung einer Hochleistungsstrecke Wien - Graz als Ergänzung zur bestehenden Südbahn und zum Semmeringbasistunnel, ebenso die langfristigen Prognosen für den Güterverkehr.

16. Wie sieht aus Ihrer Sicht der weitere Zeitplan für die Südostspange aus?

Antwort:

Die HL-AG bereitet derzeit den Abschnitt Graz - Klagenfurt für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung auf. Ausgehend vom Ergebnis dieser Planungen erfolgen die weiteren Schritte. Der Zeitablauf für die weitere Vorgehensweise ist auch von den künftigen Finanzierungsmöglichkeiten abhängig, da die Errichtungskosten der Süd-Ost-Spange den derzeitigen Finanzierungsrahmen für Schieneninfrastruktur bei weitem sprengt.

17. Welche Priorität genießt dieses Projekt in der vorläufigen Reihung bis zur Vorlage des Bundesverkehrswegeplanes und wann werden diese Entscheidungsinstrumente endlich der Öffentlichkeit vorgestellt?

Antwort:

Mit der durch Verordnung der Bundesregierung erfolgten Erklärung zur Hochleistungsstrecke wurde bereits zum Ausdruck gebracht, daß die Realisierung der gesamten Süd-Ost-Spange langfristig anzustreben ist. Mit der Übertragungsverordnung der Koralmbahn an die HL-AG wurde ein Priorisierungsschritt gesetzt.

18. Sind Sie bereit, im Lichte der nun aufgetretenen finanziellen und technischen Probleme die Bauarbeiten am Semmeringbasistunnel einstellen zu lassen um so weiteren Schaden zu vermeiden?

Antwort:

Zu den aufgetretenen technischen Problemen wurde 1) bereits ausführlich Stellung genommen. Sie gefährden nicht die Realisierbarkeit des Projektes. "Finanzielle Probleme" sind in keiner Weise "nun aufgetreten", sondern ergeben sich in der Vorbereitungsphase eines Projektes von der Größenordnung des Semmering-Basistunnels zwangsläufig. An der Findung einer budgetschonenden PPP-Finanzierungslösung wird intensiv gearbeitet und die Verhandlungen hierüber mit interessierten Privatinvestoren sind weit gediehen. Es besteht daher keinerlei Veranlassung, "die Bauarbeiten am Semmeringbasistunnel einzustellen zu lassen.

19. Sind Sie bereit, endlich für eine ernsthafte Planung und Prüfung der Alternative einer neuen Südostspange in Angriff zu nehmen?

Antwort:

In der Machbarkeitsstudie hat das Expertenteam die grundsätzliche technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer Hochleistungsstrecke unter bestmöglicher Berücksichtigung der Umweltauswirkungen festgestellt. Auf Grundlage eines umfangreichen Kriterienkataloges wurde eine der zahlreichen untersuchten Trassen als "Trassenband" (d.h. mit örtlichen Trassierungsspielräumen) vorgeschlagen, für welche - insbesondere durch Minimierung der Umweltbeeinträchtigung - die insgesamt günstigsten Wirkungen ermittelt wurden. Dieses Trassenband führt vorwiegend in Tunnel- und Brückenlage von Oberwart direkt über Weiz nach Graz und schließt eine Güterumfahrung von Graz über Gleisdorf ein. In der Machbarkeitsstudie wurde aufgrund des erwarteten hohen Attraktivitätsniveaus dieser Neubaulinie eine sehr starke Verlagerungswirkung von der Straße auf die Schiene nachgewiesen.