

1439/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1468/J-NR/1 996, betreffend Semmering-Basistunnel - aktuelle Entwicklungen, die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 14. November 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Werden Sie als zuständiger Bundesminister veranlassen, daß diese neuen Erkenntnisse (E.V.A.-Prognosen, neue Verbindung Ungarn/Slowenien, etc.) in eine Neuberechnung der Wirtschaftlichkeit des Semmering-Basistunnels Eingang finden? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die als EVA-"Prognose" bezeichneten Ergebnisse stellen lediglich ein Befragungsergebnis von 15 Personen dar, über die Einschätzung des gesamten Bahnverkehrs in Österreich ohne Bezugnahme auf den Semmering oder sonstige spezielle Durchgangsstrecken.

Aus den Verkehrszuwächsen im Güterverkehr der letzten 5 Jahre (von 1990 auf 1995 stiegen die Nettotonnen der Güterwagen auf der Semmeringbergstrecke um 30 % von

6,2 Mio auf 8,1 Mio) kann eine Kapazitätsknappheit bereits innerhalb des Zeitraumes der Errichtung des Basistunnels abgeleitet werden.

2. Werden Sie in Ihrem Ministerium aufgrund der angespannten budgetären Situation eine Überprüfung bestimmter Großprojekte, darunter auch den Semmering-Basistunnel, veranlassen, insbesondere in Hinblick darauf, ob nicht kostengünstigere Lösungen - etwa durch Inbetriebnahme von Neigungszügen moderner Bauart oder durch sicherungstechnische Maßnahmen, welche bei Bedarf eine kürzere Zugfolge erlauben - gefunden werden könnten? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Der Semmering-Basistunnel gehört zu den im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit intensivsten überprüften Projekte. Insbesondere wurde die Neigezugtechnik und die Sicherungstechnik untersucht.

Was die Neigezugtechnik betrifft, ist die Semmering-Bergbahn für den Einsatz der bisher technisch bewährten Neigetechnik nicht geeignet, weil die Kurvenradien zu eng sind. Darüberhinaus ist festzustellen, daß diese Technik nur für jene wenigen Züge, die diese Technik besitzen zum Einsatz gelangen kann und nicht für die Vielzahl der anderen Züge, insbesondere der Güterzüge.

Darüber hinaus senkt die Verwendung von Zügen unterschiedlicher Geschwindigkeit die Kapazität einer Strecke drastisch. Die relativ hohe Kapazität der Semmeringbergstrecke begründet sich eben in der Tatsache, daß alle Züge gleich langsam über den Berg zuckeln.

Die erhaltungstechnischen und betriebstechnischen Erschwernisse der historischen Ghegabahn können durch noch so aufwendige Maßnahmen auf der Bergstrecke, selbst wenn so drastische Maßnahmen ergriffen würden, daß das kulturelle Baudenkmal in seiner Einzigartigkeit zerstört würde, nicht gemildert werden.

Die aufwendige Konstruktion einer eigenen Neigetechnik für so enge Kurvenradien würde darüber hinaus derzeit nicht abschätzbare Investitionen sowohl auf der Strecke als auch bei den Fahrzeugen verursachen und dennoch - neben der Realisierungsunsicherheiten aufgrund fehlender ausreichender Erfahrungen - nur für einen kleinen Teil der Züge zur Anwendung gelangen können. Die höheren Querschleunigungskräfte infolge höherer Kurvengeschwindigkeiten würden das historische Baudenkmal in seiner Bausubstanz noch stärker beeinträchtigen und die Zerstörung der alten Ghegabahn beschleunigen.

3. Wie weit wurde bisher der Erkundungsstollen für den Semmering-Basistunnel vorangetrieben?

Antwort:

Der Erkundungsstollen für den Semmering-Basistunnel wurde bisher 2300 m vorangetrieben.

4. Welche geologischen und hydrologischen Ergebnisse aus dem Erkundungsstollen liegen bislang vor?

Antwort:

Die bisher aufgefahrenen 2300 m des Erkundungsstollens haben bereits wesentliche Erkundungsziele erreicht und viele neue Erkenntnisse über das Gebirgsverhalten, über die Verteilung der geologischen Einheiten gebracht. So konnte durch den Erkundungsstollen insbesondere folgendes erkannt werden:

* Im ca. 900 m langen Eingangsbereich gibt es Karbonatgesteine mit einer schlechten Verspannung des Gebirges und Verkarstung.

* Daran schließen Quarzphyllite an.

* Die ab einer Stollenlänge von 1750 m angetroffenen Quarzite stehen bereits um ca. 300 m früher als erwartet in Tunnelniveau an und sind durch eine hohe Unterschiedlichkeit gekennzeichnet.

* Die Wasserwegigkeit der Quarzite ist stark unterschiedlich, von nahezu dicht bis stark wasserdurchlässig.

Zusätzliche Erkenntnisse auf hydrogeologischer Sicht:

* Bei der Querung des Wallersbachgrabens wurde der prognostizierte Spitzenwert aufgrund extremer Witterungsverhältnisse im Jahre 1996 deutlich übertroffen.

Verglichen mit den Beobachtungsjahren vor 1996 wurde für das heurige Jahr, bedingt durch die große Schneemenge des letzten Winters, den generell nassen Sommer und die Hochwasserspitzen im Oktober ungefähr die dreifache Neubildungs- und Speichermenge in Karstaquifer der Edlachquelle berechnet. Dies führte zu einer in diesem Umfang nicht prognostizierbaren Vergrößerung des Retentionsvolumens, die für den eingetretenen Spitzenzufluß in den Stollen maßgeblich ist.

* Die unerwartet hohen Wasserzutritte bei der Querung des Wallersbachgrabens

erfordern eine Revision der hydrogeologischen Prognose hinsichtlich der Spitzenzuflüsse im Bereich der Kampalpe.

5. Ist es überhaupt sinnvoll, sich mit dem Bau des Haupttunnels zu befassen, ehe nicht die Ergebnisse aus der Errichtung des gesamten Erkundungsstollens vorliegen?

Antwort:

Der Bau des Haupttunnels von Gloggnitz aus bis in die Prein kann grundsätzlich unabhängig von der Errichtung des Erkundungsstollens erfolgen, da er mit diesem weder örtlich noch sachlich in geologischem Zusammenhang steht. Der Sondierstollen dient lediglich zur genaueren Abklärung der Baugrundverhältnisse zwischen Mürzschlag und der Prein als Vorbereitung eines Bau- oder Konzessionsvertrages.

6. Welche Kosten sind bisher (Ende Oktober) durch den Vortrieb des Erkundungsstollens angefallen? Mit welchen Gesamtkosten für die Errichtung des Erkundungsstollens rechnen Sie? Ist mit Kostenüberschreitungen zu rechnen? Wenn ja in welchem Ausmaß

Antwort:

Die mit Ende Oktober abgerechnete Bausumme beträgt rd. 160,0 Mio öS.

Die auf Preisbasis 1/95 erstellte Kostenschätzung für den Sondierstollen wurde aufgrund der bisherigen Aufschlußergebnisse um 34 Mio öS auf 570 Mio öS angehoben.

Die Kosten zufolge des Wassereintrages sowie für hinkünftige Abdichtungsmaßnahmen können erst nach Auspumpen des Stollens realistisch eingeschätzt werden.

Die Errichtung des Sondierstollens dient unter anderem auch für die Feststellung der geologischen Kosten des Gesamtbauwerkes und der entsprechenden Bauvorbereitung für den Hauptstollen; damit hilft er die Baukosten des Hauptvortriebes zu senken und zwar umso stärker als durch den Sondierstollen Problemzonen vorher erkennbar werden.

7. Welche Aufträge wurden bislang für die Errichtung des Erkundungsstollens und des Haupttunnels vergeben? Wer sind die Auftragnehmer?

Antwort:

Für die Errichtung des Erkundungsstollens wurde bislang ein Bauauftrag an die Fa. Porr Technobau vergeben.

Für den Haupttunnel wurden bisher noch keine Bauaufträge vergeben.

8. Ist es richtig, daß die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HLAG) im Rahmen einer Pressekonferenz am 6. Juni 1990 folgende Behauptung aufgestellt hat: "Eine genaue Erfassung der Einzugsgebiete der Grundwasser, der Quellschüttungen (Wassermenge der Quellen, beobachtet über den Jahresablauf) sowie der Gesteine auf ihre Wasserdurchlässigkeit und Kluftigkeit war notwendig und wurde durchgeführt, um den Einfluß des Tunnels auf wertvolle Quellen der Gemeinden Payerbach, Reichenau, Semmering, Kapellen und Mürrzuschlag zu erfassen. Das Ergebnis zeigt, daß der Semmeringtunnel den Wasserhaushalt in diesen Bereichen nicht beeinträchtigen wird."?

Wenn ja, sind Sie der Meinung, daß die HLAG die Öffentlichkeit falsch informiert hat, a) nachdem bereits jetzt größere Mengen an Wasser aus dem Erkundungsstollen gepumpt werden müssen, b) das Amt der Steiermärkischen Landesregierung per Bescheid vom 7.2.1992 (GZ.: 3 - J3 Se 108-9Z/6) die wasserrechtliche Bewilligung zur Ableitung von mechanisch gereinigten Berg- und Baustellenoberflächenwässern des Semmering-Basistunnels im Ausmaß von max. 60 l/s in den Fröschnitzbach erteilt hat und c) Hydrogeologen (z.B. bei der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung zum Semmering-Basistunnel) zum Schluß gekommen sind, daß durch den Bau des Semmering-Basistunnels insgesamt täglich rund 8,6 Millionen Liter Wasser abgeleitet werden müssen? Wenn ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?

Antwort:

Wie mir die HL-AG mitteilte, verstand sie unter Beeinträchtigung nicht jegliche Änderung des Bergwasserspiegels, sondern tatsächliche, merkbare und nachteilige Beeinträchtigung des Trinkwassers.

9. Wieviel Liter Wasser müssen derzeit aus dem Erkundungsstollen des Semmering-Basistunnels ausgepumpt werden? Woher stammt dieses Wasser? Um welche Wässer handelt es sich hierbei (Bergwasser, Grundwasser etc.)?

Antwort:

Aus dem Erkundungsstollen werden derzeit ca. 130 l/sec. in die Fröschnitz und in die Mürz umgeleitet.

Dieses Bergwasser stammt aus einem parallel zur Fröschnitz streichenden Karbonatzug.

10. Sind bereits durch den Vortrieb des Erkundungsstollens Quellen des Semmeringgebietes beeinträchtigt worden? Wenn ja, welche und in welchem Ausmaß?

Antwort:

Eine Reservequelle der Stadt Mürrzuschlag wurde - wie prognostiziert - quantitativ beeinflußt.

11. Ist die Ersatzwasserversorgungsanlage von Mürrzuschlag, die im Zuge des Tunnelprojektes errichtet wurde, bereits in Betrieb? Wenn ja, weshalb? Auf welche Summe belaufen sich die Errichtungskosten?

Antwort:

Die vorsorglich errichtete Wasserversorgungsanlage für die Stadt Mürrzuschlag ist betriebsbereit. Ein Einsatz war jedoch noch nicht erforderlich.

Die Errichtungskosten betragen ca. 16,8 Mio öS.

12. Die PROGNOS-Studie, aufgrund deren Ergebnisse Ihr Vorgänger, Minister Viktor Klima, den Baustopp beendet hat und die Entscheidung für den Bau des Semmering-Basistunnels getroffen hat, ist seinerzeit zum Schluß gekommen, daß der Semmering-Basistunnel plus bestehende Semmeringbahn volkswirtschaftlich um ca. 0,4 bis 1,0 Milliarden Schilling pro Jahr und betriebswirtschaftlich um ca. 0,6 bis 1,0 Milliarden Schilling pro Jahr günstiger als die Beibehaltung der gegenwärtigen Semmeringstrecke sei. Ihr Vorgänger, Minister Klima, hat daraufhin im Januar 1995 eine öffentliche Interessentensuche für die Privatfinanzierung des Tunnelbaues durchgeführt, in der festgehalten wurde, daß "eine Haftung der Republik Österreich nicht vorgesehen ist".

Sind Sie der Meinung, daß das oben angeführte Ergebnis der PROGNOS-Studie nach wie vor stimmt?

Wenn ja, warum läßt sich dann der Tunnelbau nicht durch Konzessionswerber ohne Haftung der Republik Österreich errichten, so wie es Ihr Vorgänger in der öffentlichen Interessentensuche vorgesehen hat, und warum verlangen die Österreichischen Bundesbahnen, daß der Semmering-Basistunnel dennoch aus öffentlichen Geldern mitfinanziert werden soll?

Wenn nein, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?

Antwort:

Die bisherige Verkehrsentwicklung hat noch keine Hinweise gegeben, daß die (langfristigen) Aussagen der Prognosstudie überholt wären.

Die Sinnhaftigkeit des Projektes ist für die ÖBB klar. Daß das Unternehmen ÖBB jedoch versuchen wird, im Zuge der Verhandlungen ein möglichst geringes Infrastrukturbenutzungsentgelt herauszuschlagen, um ein Maximum des Nutzens aus diesem Projekt selbst zu lukrieren, liegt in der betriebswirtschaftlichen Handlungsweise dieses selbständigen Unternehmens. Daß der Bund - trotz des hohen volkswirtschaftlichen Nutzens - einen möglichst hohen privatwirtschaftlichen Kostenanteil anstrebt, kann ihm nicht vorgeworfen werden.

13. Sind Sie bereit, nochmals die Ergebnisse der PROGNOSE-Studie durch unabhängige Fachexperten prüfen zu lassen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Der Semmering-Basistunnel gehört zu den im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit intensivsten überprüften Projekte. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes wurde auch von den ÖBB vor relativ kurzer Zeit erneut festgestellt.

14. Ihr Vorgänger, Minister Klima, hat seinerzeit festgehalten, daß der Semmering-Basistunnel privat finanziert werden soll.

Fühlen Sie sich an diese Aussage Ihres Amtsvorgängers gebunden oder streben Sie eine teils private, teils staatliche Finanzierung an? Wenn letzteres zutrifft, wie hoch darf Ihrer Meinung nach der maximale Anteil des Zuschusses aus Öffentlicher Hand in konkreten Ziffern sein?

Antwort:

Der Staat wäre ein inkompetenter Verhandler, wenn er vor Abschluß des Bieterverfahrens seinen Finanzierungsanteil festlegen würde. Versuche einer frühzeitigen Festlegung schaden dem Steuerzahler.

15. Sollte für die Benützung des Semmering-Basistunnels Mautgebühren eingehoben werden, wie hoch ist der Betrag, den die Österreichischen Bundesbahnen hierfür bezahlen würden?

Würden die Österreichischen Bundesbahnen die Mautgebühren auf die Fahrkartenpreise im Personenverkehr abwälzen und um wieviel Prozent würden sich die Fahrpreise aus derzeitiger Sicht erhöhen? Wie hoch wäre die Mautgebühren für die Güterzüge?

Antwort:

Für alle Strecken, deren Infrastruktur der Bund finanziert, wird derzeit schon ein Benutzungsentgelt eingehoben - so auch für den Semmering.

Die Festlegung einer Benutzungsgebühr für ein Projekt, das erst in 10 Jahren fertig wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt seriöserweise nicht erfolgen und wird unter anderem auch von den Bieterverhandlungen abhängen.

Da die Tarifhoheit in Personen- und Güterverkehr bei den Eisenbahnunternehmen liegt und der Fahrpreis von Angebot und Nachfrage abhängen wird, kann von mir nicht fixiert werden, was den Reisenden für eine halbe Stunde Fahrzeitverkürzung in Rechnung gestellt werden wird.

16., 17. und 18.

Kennen Sie den Beschluß des Verwaltungsgerichtshofes vom 13. Oktober 1994 (Zl. 94/O3fO192), in dem u.a. auf Seite 5 festgehalten wird: "Der Antragsteller (das Eisenbahnunternehmen) erlangt zufolge § 16 Abs. 4 EibG durch die Bewilligung nach § 16 Abs. 1 leg. cit. zwar grundsätzlich das Recht, die bewilligten Arbeiten auf fremden Liegenschaften durchzuführen. Allerdings darf er, wie aus dem Abs. 5 dieser Gesetzesstelle hervorgeht, gegen den Widerstand des Grundeigentümers die Vorarbeiten nicht ohne eine über entsprechenden Antrag eines Beteiligten ergangene Entscheidung der Behörde durchführen. Aus der in dieser Bestimmung normierten Verpflichtung der Behörde, über die Zulässigkeit der "beabsichtigten," Handlung zu entscheiden, ergibt sich nämlich, daß die Aufnahme bzw. die Fortsetzung der bereits aufgenommenen Arbeiten bis zur Entscheidung über einen nach § 16 Abs. 5 leg. cit. gestellten Antrag untersagt ist."?

Wissen Sie, daß in diesem Zusammenhang seit Oktober 1994 ein Verfahren bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen anhängig ist und aufgrund des oben zitierten Beschlusses des Verwaltungsgerichtshofes die Aufnahme bzw. Fortsetzung der bereits aufgenommenen Arbeiten am Erkundungsstollen untersagt ist?

Wenn Ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus? Wenn nein, warum nicht?

Nachdem die Arbeiten am Erkundungsstollen als Vorarbeit bewilligt wurde und ein Anrainer Widerspruch erhoben hat, müßten lt. Beschluß des VwGH die Arbeiten bis zur Erledigung des Widerspruchsverfahrens ruhen.

Wie lautet Ihr diesbezüglicher rechtlicher Standpunkt? Auf welcher rechtlichen Grundlage wird der Erkundungsstollen derzeit vorangetrieben?

Antwort:

Der Obersten Eisenbahnbehörde ist bekannt, daß im Oktober 1994 ein Antrag nach § 16 (5) EibG gestellt worden ist. Seitens der HL-AG wurde mir berichtet, daß deren

letzte Information über den Stand des Verfahrens folgende Mitteilung der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen vom 6.6.1995, Zl. 10/A ist.

"Es muß daher der Antrag des Herrn Schneidhofer, was die Beeinträchtigung seines Rechtes betrifft, wegen entschiedener Sache als unzulässig zurückgewiesen werden."

Die im zweiten Teil der Frage aufgestellte Behauptung, daß aufgrund des zitierten Beschlusses des Verwaltungsgerichtshofes die Aufnahme bzw. Fortsetzung der bereits aufgenommenen Arbeiten am Erkundungsstollen untersagt sei, entspricht nicht dem Inhalt des Verwaltungsgerichtshofbeschlusses. Es ergeben sich sohin aus rechtlichen Gründen keine Konsequenzen daraus.

Die in der Fragestellung aufgestellte Behauptung, daß lt. Beschluß des Verwaltungsgerichtshofes die Arbeiten bis zur Erledigung des Widerspruchsverfahren ruhen müßten, steht nicht in Übereinstimmung mit dem tatsächlichen Inhalt des Verwaltungsgerichtshofbeschlusses. Der Spruch des Verwaltungsgerichtshofeschlusses - der im übrigen in der Fragestellung nicht zitiert wird - hat vielmehr wie folgt gelautet' "Die Beschwerde wird zurückgewiesen."

Der diesbezügliche rechtliche Standpunkt lautet sohin, daß die Beschwerde vom Verwaltungsgerichtshof zurückgewiesen worden ist und sich darüber hinaus keine Rechtswirkungen aus dem Verwaltungsgerichtshoferkenntnis ergeben.

Hinsichtlich der rechtlichen Grundlage des Erkundungsstollens wird auf die Beantwortung der Frage 19 verwiesen.

19. Die HLAG behauptet, daß der Erkundungsstollen auf Grundlage des eisenbahnrechtlichen Bescheids errichtet wird.

Teilen Sie diesen Standpunkt? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Durch die HL-AG wurde mit Schreiben vom 23.5.1995, Zl. PS51/02-0056 der Beginn des Hochleistungsstreckenabschnittes Gloggnitz - Mürzzuschlag mit Semmering Basistunnel aufgrund der mit Zl. 225.502/67-11/2-94 vom 28.11.1994 erteilten eisen-

bahnrechtlichen Baugenehmigung mit Wirksamkeit zum 31.3.1995 angezeigt. Sohin erfolgt seit 31.3.1995 die Herstellung des Hochleistungsstreckenabschnittes Gloggnitz - Mürrzuschlag auf der Grundlage des rechtswirksamen EB-Bescheides.

Weiters wurde mitgeteilt, daß es sich dazu im einzelnen um die Herstellung des mit dem zitierten Bescheid bewilligten Begleitstollens handeln würde.

Durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde diese Mitteilung positiv zur Kenntnis genommen, desweiteren wurde die Überwachung der durchgeführten Arbeiten im Sinne der Auflagen des zitierten eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsbescheides veranlaßt.

Aufgrund der Mitteilung der HL-AG vom 23.3.1995 teilte die Oberste Eisenbahnbehörde der HL-AG ihrerseits mit Schreiben vom 9.5.1995, Zl. 224.429/1-11/2/95 folgendes mit:

" . . . Für das bei der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung vom April/Mai/Juni 1994 vorgelegene Projekt, welches auch den Begleitstollen (Erkundungsstollen) umfaßt, wurde mit Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 28.11.1994, Zl. 225.502/67-11/2/94 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt und ist deshalb jetzt ho. Erachtens die seinerzeitige Vorarbeitenbewilligung gemäß § 16 EisebG nunmehr als obsolet, d.h. nicht mehr anwendbar, zu betrachten. Die Baudurchführung des Begleitstollens hat nunmehr als rechtliche Grundlage den vorzitierten Baugenehmigungsbescheid...".

2o.,21. Handelt es sich bei dem nun vorangetriebenen Stollen um einen Erkundungsstollen oder bereits um den Begleitstollen des Haupttunnels?

Sollte es sich um einen Erkundungsstollen handeln, liegt hierfür eine entsprechende Bewilligung vor? Wenn ja, in welcher Form?

Antwort:

Bei dem nunmehr von der HL-AG vorangetriebenen Stollen handelt es sich um den eisenbahnrechtlichen Begleitstollen des Gesamtprojektes. Zur Klarstellung wird ausgeführt, daß anläßlich der Errichtung dieses Begleitstollens auch die erforderlichen Erkundungsarbeiten nach Maßgabe der Bestimmungen des eisenbahnrechtlichen

Baubewilligungsbescheides durchgeführt werden.

22. Sollte es sich um einen Begleitstollen und somit um einen integrierten Bestandteil des Gesamtprojektes handeln, so wird bereits das Gesamtprojekt errichtet.

Weshalb erklären Sie dann in der Öffentlichkeit, daß Sie die Entscheidung für den Bau des Semmering-Basistunnels erst im Herbst bzw. am Ende dieses Jahres bzw. am Ende der Interessentensuche für die Finanzierung des Tunnelprojektes treffen?

Antwort:

Es ist richtig, daß bereits mit dem Baubeginn des Gesamtprojektes begonnen worden ist. Es handelt sich hierbei bisher um das Baulos Begleitstollen (Erkundungsstollen - Sie können aber, so versichern mir Fachleute, auch Pilot- oder Sondierstollen dazu sagen).

Die Frage der Finanzierung des restlichen Projektes ist unabhängig von diesem Baubeginn zu sehen und sollen gerade die zusätzlichen Informationen aus dem Begleitstollen (Erkundungsstollen) Grundlage für die weiteren Entscheidungen sein.

231. Sollte es sich um einen Begleitstollen handeln, liegt hierfür eine entsprechende Bewilligung vor? Wenn ja, in welcher Form?

Antwort:

Die Beantwortung der Frage ergibt sich aus den Ausführungen zu den Punkten 19 und 20.

24. Liegt die naturschutzrechtliche Bewilligung für den Bau des Semmering-Basistunnels im Landschaftsschutzgebiet "Rax-Schneeberg" vor? Wenn nein, rechnen Sie damit, daß in Anbetracht des Widerstandes des Landes Niederösterreich gegenüber dem Tunnelprojekt eine naturschutzrechtliche Bewilligung doch noch erteilt wird? Sollten Sie mit der naturschutzrechtlichen Bewilligung rechnen, welche Gründe liegen hierfür vor?

Antwort:

Ein eingeholtes Rechtsgutachten hat ergeben, daß auf Grundlage der Bundesverfassung und des NÖ Naturschutzgesetzes die Einholung einer solchen naturschutzrechtlichen Bewilligung gesetzlich nicht erforderlich ist. Durch die HL-AG wurde deshalb bei der zuständigen Naturschutzbehörde der Antrag gestellt, daß die Naturschutzbehörde feststellen möge, daß eine naturschutzrechtliche Bewilligung der eisenbahnrechtlich genehmigten Anlagen nicht erforderlich sei.

Bedenken, daß die naturschutzrechtliche Bewilligung nicht erteilt werden könne, wurden vom Land Niederösterreich weder anläßlich der Anhörung im Zuge der Erlasung der Trassenverordnung, noch im Zuge der Anhörung bei Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung geäußert.

25. Nach Angaben der Österreichischen Bundesbahnen ist die bestehende Semmeringbahn eine Strecke mit ausreichender Betriebsqualität, währenddessen auf anderen österreichischen Bahnstrecken - wie z.B. der Westbahn und der Pyhrnbahn - die Kapazitätsgrenzen erreicht sind.

Sollten Ihrer Meinung nach nicht der ohnedies verkehrspolitisch, verkehrstechnisch, ökonomisch und ökologisch umstrittene Semmering-Basistunnel gestoppt werden und die ohnedies geringfügig zur Verfügung stehenden Finanzmittel in weitaus wichtigere Bahnvorhaben investiert werden? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Die Semmeringbergstrecke verfügt zwar noch über eine freie Kapazität, sie verfügt allerdings über keine ausreichende Betriebsqualität, da alle schweren Güterzüge aufgrund der Zughakenbelastung betrieblich verändert werden müssen und die Reisezuggeschwindigkeit weit unter dem Durchschnitt liegt.

Aus den Verkehrszuwächsen im Güterverkehr allein der letzten 5 Jahre (von 1990 auf 1995 stiegen die Nettotonnen der Güterwagen auf der Semmeringbergstrecke um 30%) kann bereits eine Kapazitätsknappheit bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Basistunnels abgeleitet werden.

26. Ist Ihnen bekannt, daß zwischen Slowenien und Ungarn eine Bahnlinie errichtet wird und ein entsprechendes Übereinkommen bereits unterschrieben wurde? Wenn ja, rechnen Sie damit, daß damit ein Teil des Güterverkehrs von den ehemaligen Ostblockländern über diese Strecke Richtung Adria geführt wird und damit der Gütererkehr über den Semmering entlastet wird? Wenn nein, weshalb nicht? Wenn Ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?

Antwort:

Mir ist bekannt, daß es die Absicht gibt, zwischen Slowenien und Ungarn eine Bahnlinie zu errichten. Die Finanzierung dieses Projektes ist meines Wissens noch nicht geklärt.

Relativ knapp neben dieser projektierten Linie gibt es bereits jetzt eine Bahnlinie von Slowenien über Kroatien nach Ungarn. Sollte billiges Ostpreiseniveau die Routenwahl beeinflussen, so kann Österreich bereits jetzt umfahren werden. Die geplante Verbindung über Murska Sobota stellt für Ungarn und Slowenien eher eine außenpolitische Unabhängigkeitsreserve dar.

27. Sprechen sich die Österreichischen Bundesbahnen angesichts der möglichen Bemaunung des Semmering-Basistunnels und der damit verbundenen Erhöhung der Schienenbenützungsg Gebühr für den Bau des Semmering-Basistunnels aus? Wenn ja, weshalb? Wenn nein, warum nicht, und welche Konsequenzen ziehen Sie daraus? Welche konkreten Betriebskosten für den Semmering-Basistunnel erwartet die ÖBB?

Antwort:

Die ÖBB waren bei der Erstellung der Prognos-Studie eng eingebunden. Die neuerliche Überprüfung der Wirtschaftlichkeit, die ebenfalls die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Projektes bestätigte, wurde ebenfalls von den ÖBB mitgetragen.

Ansonsten ist die Frage bereits mit den Antworten zu 12-15 beantwortet.

28. Wie lautete die Kostenprognose für den Erkundungsstollen bis zu einem Errichtungspunkt von 2000 m? Wie lauten die tatsächlichen Kosten?

Antwort:

Die Kostenprognose für den Erkundungsstollen betrug für die ersten 2000 m ca. 160 Mio öS. Die tatsächlichen Abrechnungskosten bei dieser Station betragen bisher ca. 155 Mio öS.

Offene Zusatzaufträge sind hiebei noch unberücksichtigt, da noch Verhandlungen ausstehen .

29. Welche Zeitverzögerung ist bislang bei der Errichtung des Erkundungsstollens eingetreten?

Antwort:

Gegenüber der ursprünglichen Prognose betrug der Bauzeitrückstand zum Stichtag 1.5.1996 rund 11 Monate.

Für Vortriebsstillstände bei Wasserzutritten sowie Injektionsarbeiten ist im Bauvertrag

von vorneherein ein Zeitraum von 7 Monaten eingeplant.

Hauptursache für diese kostenverursachenden Bauzeitverzögerungen liegen darin begründet weil aufgrund des Widerstandes in Niederösterreich ein fallender Vortrieb gewählt werden mußte.

30.,31.Ist es richtig, daß die Errichtungsfirma Porr brieflich bereits im Frühling 96 Mehrkosten von 150 - 200 Millionen Schilling angekündigt hat? Wie lautet der derzeitige Verhandlungsstand? Welche Ursachen für die Kostenerhöhungen werden von der HLAG einerseits und von der Baufirma andererseits angegeben?

Liegen konkrete Kosten- und Zeitprognosen seitens der bauausführenden Firma vor?

Wenn ja, mit welchen konkreten Details?

Antwort:

Der Briefverkehr zwischen Firmen entzieht sich meinem Verwaltungsbereich.

32. Wie bewerten Sie die Warnungen und Forderungen einzelner Aufsichtsräte der HLAG, aufgrund geologischer Probleme und dadurch Zeitverzögerungen und Kostenerhöhungen auf jeden Fall vor einem allfälligen Baubeginn am Haupttunnel die gesamte Errichtung des Erkundungsstollens abzuwarten, um gesicherte Kostenprognosen treffen zu können?

Antwort:

Aufsichtsratsmitglieder haben über ihre diesbezügliche Tätigkeit Stillschweigen zu bewahren. Diesbezügliche Medienberichte können daher keine Basis für eine seriöse Meinungsbildung sein.

33. Schließen Sie sich dieser Meinung an und werden Sie die entsprechenden Anweisungen an die HL-AG treffen oder können Sie persönlich einen Baubeginn am Haupttunnel noch vor dem Vorliegen aller geologischer Erkenntnisse aus dem Erkundungsstollen verantworten?

Antwort:

Diese Frage wurde bereits unter Punkt 5 beantwortet.

34. Wann konkret wird daher Baubeginn am Haupttunnel sein?

Antwort:

Der Sondierstollen (Begleitstollen) ist nur für den 10 km langen hoch überlagerten

Abschnitt zwischen Prein und Mürzzuschlag geplant. Für den Abschnitt Gloggnitz - Prein ist kein Sondierstollen erforderlich und daher der Baubeginn des Tunnels auch nicht davon abhängig.

35. Wann konkret wird der Erkundungsstollen fertig errichtet sein?

Antwort:

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird der Erkundungsstollen nicht vor Mitte des Jahres 2002 fertiggestellt sein, es sei denn, das Land Niederösterreich gibt seine derzeitige Haltung zugunsten einer kostengünstigeren Vorgangsweise beim Projekt Semmering-Basistunnel auf, was dem Bundesbeitrag zum Projekt und somit auch dem Steuerzahler zugute käme.

36. Wann genau erwarten Sie die Inbetriebnahme des Haupttunnels?

Antwort:

Dies hängt davon ab, ob eine beschleunigte und kostengünstigere Errichtungsweise von NÖ ermöglicht wird.

37. Welche aktuellen Kostenprognosen für das Gesamtprojekt liegen Ihnen vor?

Antwort:

Eine Revidierung der Kostenprognose wird primär von der Bereitschaft des Landes Niederösterreich abhängen, kostengünstigere Bauweisen zuzulassen. Aus diesem Grund sind Spekulationen über Kostenerhöhungen oder -senkungen derzeit müßig. Die letzten Schätzungen betragen 6,5 Mrd S.

38. Welche Summe wurde bis Oktober 96 in das Gesamtprojekt SBT mit welcher Aufschlüsselung investiert"!

Antwort:

Bis 20. November 1996 wurden beim Gesamtprojekt SBT 566,8 Mio öS abgerechnet. Nicht enthalten sind hierin offene vertragliche Verpflichtungen sowie Eigenleistungen der HL-AG.

Der Betrag schlüsselt sich wie folgt auf:

Grundeinlöse 98 Mio öS
Entwurfsplanung 96 Mio öS
Ausführungsplanung 7 Mio öS
Bauausführung + ÖBA 190 Mio öS
Streckenausrüstung 25 Mio öS
Erkundungsarbeiten 95 Mio öS
Diverses 56 Mio öS
Gesamt 567 Mio öS

39. Wann wurden Sie über jene Baukostenüberschreitungen und Zeitverzögerungen informiert, die dem Aufsichtsrat im Frühling 96 vorgelegt wurde? Zu welchem Zeitpunkt haben Sie welche konkreten Konsequenzen daraus gezogen?

Antwort:

Mein Ministerium wurde durch den in den Aufsichtsrat entsandten Staatskommissär über die Baukostenentwicklung und Bauzeitentwicklung zeitgleich mit dem Aufsichtsrat der HL-AG informiert.

40. Welche Maximalprognosen auf Wassereinbrüchen lagen vor Baubeginn beim Erkundungsstollen vor? Welche Wasseraustritte wurden im Gegensatz dazu Ende Oktober 96 verzeichnet? Welche Schlüsse ziehen Sie aus diesem Widerspruch?

Antwort:

Bei der Querung des Wallersbachgrabens wurde der prognostizierte Spitzenwert von 70 l/sec aufgrund extremer Witterungsverhältnisse im Jahr 1996 deutlich übertroffen. Nach Aussage des Hydrogeologen, Univ. Prof. Dr. Zojer bewirkte der regenreiche Sommer und besonders das Ereignis am 20./21. Oktober 1996, das etwa 100 l/m (!) Niederschlag brachte, den Aufbau eines gewaltigen hydraulischen Potentials, das am 26. 10. 1996 zu einem Auspressen großer Wassermengen führte. Sie erreichten nach heutigen Abschätzungen 280 - 350 l/sec.

Verglichen mit den Beobachtungsjahren vor 1996 wurde für das heurige Jahr ungefähr die dreifache Neubildungs- und Speichermenge im Karstaquifer der Edlachquelle berechnet. Dies führte nach Aussage des Hydrogeologen zu einer in diesem Umfang

nicht prognostizierbaren Vergrößerung des Retentionsvolumens, die für den eingetretenen Spitzenzufluß in den Stollen maßgeblich ist.

Es wird daher notwendig sein, die vorhergesagten Spitzenwerte bei der Durchörterung der hydrogeologisch relevanten Einheiten zu überdenken.

An dieser Stelle sei auch vermerkt, daß heuer auch im Donauraum und z.B. in der Stadt Steyr es zu erheblichen Überschwemmungen gekommen ist.

41 . Welcher maximale Prozentanteil öffentlicher Mitteln kommt für den SBT in Frage?

Antwort:

Eine Bekanntgabe des öffentlichen Anteils am PPP-Modell würde die Verhandlungsposition gegenüber den Bietern schwächen (siehe Frage 14).

42. Wann begann die Interessentensuche, welche Zwischenergebnisse liegen vor, wieviele Bewerber sind fixiert und wann soll entschieden werden?

Antwort:

Ich verweise auf die Beantwortung des Fragepunktes 14. Eingriffe in die Bieterverhandlungen würden die Bundesposition schwächen und dem Steuerzahler schaden.

43. Wie lautete jeweils das Verhältnis der Kostenprognosen und der bisher vorliegenden Schlußrechnungen bei der Umfahrung Innsbruck, der Umfahrung Lambach, dem Säusensteintunnel sowie der Umfahrung Melk.?

Antwort:

Bisher konnten bei allen Projekten der HL-AG (Ausnahme Lambach) die valorisierten Projektkosten unterschritten werden:

1. Umfahrung Innsbruck

Die valorisierte Kostenprognose für die Umfahrung Innsbruck aus dem Jahre 1990 beträgt 3.008 Mio öS. Die endgültigen Objektkosten stehen erst nach Prozessende fest, derzeit betragen sie ca. 2.875 Mio öS.

2. Umfahrung Lambach

Die valorisierte Kostenprognose für das Objekt Umfahrung Lambach aus dem ersten Halbjahr 1992 beträgt ohne Zentralregie der HL-AG 800 Mio öS.

Die endgültigen Objektkosten werden voraussichtlich bei 790 Mio öS liegen.

Die Kostenprognose konnte somit geringfügig unterschritten werden.

Die Schlußrechnung für den Tunnel Lambach liegt 17,9 % über der Angebotssumme, wobei hiervon 13,6 % allein durch den Verbrauch entstanden sind.

3. Krummmnußbaum - Säusenstein

Die valorisierte Kostenprognose für das Objekt Umfahrung Krummmnußbaum aus dem ersten Halbjahr 1992 beträgt ohne Zentralregie der HL-AG 1.223 Mio öS. Die endgültigen Objektkosten liegen bei 1.180 Mio öS.

Somit konnte auch diese Kostenprognose um ca.3,5% unterschritten werden.

4. Melk

Für das Objekt Melk liegen noch keine Schlußrechnungen vor. Das Projekt befindet sich noch in Bau.

44. Wann wird der Bundesverkehrswegeplan veröffentlicht? Seit wann wird daran gearbeitet und welche Kosten sind bisher entstanden?

Antwort:

Der Bundesverkehrswegeplan basiert auf einer Pilotstudie der Firma PROGNOSE, die für die Erstellung des Verfahrens eine Bearbeitungszeit von 45 Monaten veranschlagt. Die Arbeiten haben Anfang 1994 begonnen, so daß die Präsentation der Endergebnisse 1998 erfolgen kann. Andere Ministerien, die Länder und die Österreichischen Bundesbahnen sind im Rahmen eines Kontaktkomitees in die Bearbeitung permanent eingebunden.

45. Mit Jahresbeginn 97 kommt es zu einem teilweise neuen Vorstand bei HL-AG und SCHIG. Wann erfolgen die Personalentscheidungen und wird eine Personenidentität der jeweiligen Generaldirektoren ausgeschlossen?

Antwort: -

Die Posten der Geschäftsführer des SchlG wurden am 16.8.1996 öffentlich ausgeschrieben. Die Personalentscheidung für einen Geschäftsführer erfolgte am 14.11.1996.

Der Posten des Generaldirektors der HL-AG wurde am 28. Oktober 1996 öffentlich ausgeschrieben. Die Bestellung erfolgte am 16. Dezember 1996.

Da die beiden Funktionen einander ergänzen, aber keine konkurrierende Aufgaben haben, wurde aus Sparsamkeitsgründen und weil aus dem Bewerberkreis sich als Bestgeeigneter jeweils eine und dieselbe Person ergeben hat, Herr Dipl.Ing. Walter Brenner mit der Führung der Geschäfte in Personalunion bestellt.

Entgegen der Meldung in der Tageszeitung "die Presse" kann jedoch ein Geschäftsführer der SchlG die HL-AG nicht mit dem Bau von Hochleistungsstrecken beauftragen. Dies geschieht gemäß HL-Gesetz per Verordnung des Verkehrsministers nach vorhergehenden Beschluß der Bundesregierung.

46. Laut Wirtschaftsmagazin "trend" (10/96) wurde das Gutachten bezüglich Erschütterungs- und Körperschallmessungen beim Lainzer Tunnel durch Prof. Steinhauser durchgeführt. Dieser hatte bereits beim Lambacher Tunnel für einen Irrtum gesorgt.

Wie lauteten Prognose und Realsituation beim Lambacher Tunnel bezüglich Erschütterungen und Körperschall?

Antwort:

In der Erstprognose (1990) wurde ein Schallpegelwert von 23 dB(A) für den sekundären Körperschall angeführt, dessen Umrechnung auf Spitzenpegel beträgt ca. 32 dB(A). Bezogen auf den damaligen Vorhersage-Richtwert von 35 dB(A) wurde vor dem Unterschottermatteneinbau an 2 von 4 Meßpunkten eine Überschreitung von 2 bzw. 3 dB (für energetisch gemittelte Spitzenwerte) gemessen.

Mit dem Unterschottermatteneinbau konnten die Pegelspitzen des sekundären Körperschalles um 5 bis 15 dB reduziert werden.

Hinsichtlich der Erschütterungen wurde in der Erstprognose eine maximale energieäquivalente bewertete Schwingstärke von 0,11 vorhergesagt. Diese Immissionsvorhersage war schon vor Unterschottermatteneinbau - bis auf einzelne Ausreißer - zutreffend.

Anzumerken wäre, daß zum zitierten "trend-Artikel" eine Richtigstellung seitens Herrn Univ.Prof.Dr. Steinhauser erfolgte.

47. Welche Investitionen mußten aufgrund dieser falschen Prognosen getätigt werden? Welche Kosten sind dadurch entstanden?

Antwort:

Die Investitionen mußten nicht aufgrund falscher Prognosen getätigt werden, sondern wären aufgrund der Vorschriften des EB-Bescheides jedenfalls angefallen.

Im Zuge des nachträglichen Einbaues von Unterschottermatten im Lambacher Tunnel wurden Investitionen von 1,08 Mio öS für den Einbau selbst und 5,34 Mio öS für die Unterschottermatten (Materiallieferung) getätigt (jeweils excl. MwSt.). Für die Ablöse von 4 Häusern über dem Tunnel wurden Zahlungen von 23,7 Mio öS geleistet. Diese Häuser werden Anfang 1997 versteigert, der daraus zu erzielende Erlös ist noch unbekannt.

48. Warum erfolgte dennoch auch beim Lainzer Tunnel diese umstrittene Gutachterausswahl?

Antwort:

Die Auswahl von Gutachtern liegt ausschließlich im operativen Handlungsbereich von Projektwerbern (z.B. ÖBB, HL-AG, BEG). Es kann und darf darauf keine politische Einflußnahme geben. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Beantwortung Ihrer Parlamentarische Anfrage vom 22. November 1994, Zl. 47/J-NR/1994, Fragepunkt 2.

49. Wie erklärt sich der Minister die völlig anders lautenden Gutachten von Prof. Stühler (TU Berlin) sowie Dozent Kohlbeck (TU Wien), die Erschütterungen und Körperschall beim Lainzer Tunnel bedeutend höher ansetzen?

Antwort:

Wenngleich im Gegensatz zu Ihrer Anfrage vom 22.11.94, Zl. 47/J-NR/1994 nunmehr Namen zweier Gutachter genannt werden, darf ich in diesem Zusammenhang auf die damalige Beantwortung der Frage 3 verweisen.

Eine weitergehende Diskussion ist entbehrlich, da die einschlägige ÖNORM S 9012 betreffend die "Beurteilung der Einwirkungen von Schienenverkehrsimmissionen auf den Menschen in Gebäuden, Schwingungen und sekundärer Luftschall, mit 1. August 1 996 inkraft getreten ist.

50. Wie beurteilt der Minister die Aussage vom Gutachter Steinhauer, der laut "trend" meint, er wisse "von da drunten gar nichts; Vorhersagen über Erschütterungen sind praktisch unmöglich - genaue Auswirkungen lassen sich erst messen, wenn die Züge fahren"?

Antwort:

Es ist hinlänglich bekannt, daß Zitierungen oftmals nicht wortgetreu gemacht werden, dies ist auch im vorliegenden Fall geschehen.