

5188/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5379/J - NR/1998, betreffend Rechnungshofbericht „Semmering - Basistunnel“, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 16. Dezember 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten, daß ein Großteil der in dieser parlamentarischen Anfrage gestellten Fragen bereits im Rechnungshofausschuß am 15.1. bei der Behandlung des gegenständlichen Rechnungshofberichtes ausführlich diskutiert und behandelt wurden, wobei nicht nur der zuständige Bundesminister sondern auch 20 geladene Auskunftspersonen ausführlich zu den gestellten Fragen der Abgeordneten Stellung nehmen konnten. Damit wurde der Bericht des Rechnungshofes eingehend behandelt. Die Beantwortung der gegenständlichen Anfrage umfaßt daher nur über diese Behandlung hinausgehende Themenstellungen.

**Zu den Fragen 1 und 22:**

Im Mai 1992 wurde eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. Damals wurde auch bewußt ein internationales renommiertes Beratungsunternehmen, die Prognos AG, damit beauftragt. Vertiefend (aber auch zusammenfassend) wurde die wirtschaftliche Bedeutung des Semmering - Basistunnels in der Studie der Prognos AG, Basel, „Evaluierung der verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Systems Südbahn“ untersucht. Das Ergebnis dieser Studie ist positiv, weil die Wirtschaftlichkeit des Projektes eindeutig nachgewiesen wurde. Das Projekt Semmering - Basistunnel ist eines der wenigen Eisenbahn - Infrastrukturprojekte, das sich zu einem Großteil aus den erzielten Einsparungen finanzieren kann, sogar bei Aufrechterhaltung der Bergbahn als Weltkulturerbe sowie für den Regionalverkehr.

Die als Auskunftspersonen geladenen Mitglieder des Gutachterteams der Fa. PROGNOSE AG haben im Rechnungshofausschuß wiederum schlüssig und klar dargelegt, daß ihre Untersuchung die Wirtschaftlichkeit des Projektes bewiesen hat und daß die damaligen Prognosen mit den heutigen Verkehrszahlen übereinstimmen, sodaß keine Revision der Untersuchung erforderlich ist.

**Zu den Fragen 2 und 3:**

Der im Masterplan festgelegten Trassenführung der Südbahn liegen alle Untersuchungen und Szenarien des Bundesverkehrswegeplanes sowie die Empfehlungen der Experten - Arbeits - gruppe zum Ausbau der Südbahn zugrunde. Diese Empfehlungen beruhen selbst wiederum auf etwa 80 Einzelstudien und - untersuchungen.

Die optimale Trassenführung der Strecke Gloggnitz - Müzzuschlag wird in erster Linie durch die geologischen Verhältnisse und trassierungstechnische Vorgaben (Bogenradien, Neigungen) bestimmt. Grundlage für die „Süd - Ost - Spange“ stellt die Machbarkeitsstudie 1991 dar, in welcher ein Trassenband nach allen erforderlichen Bewertungskriterien optimiert wurde. An Hand dieser Machbarkeitsstudie hat die Expertenarbeitsgruppe die Weiterverfolgung der Süd - Ost - Spange als nicht zweckmäßig erachtet.

**Zu Frage 4:**

Mit einer Fahrzeitverkürzung auf unter 2 Stunden zwischen Wien und Graz auf der Südbahn ergeben sich entsprechende Erreichbarkeitsverbesserungen in der Obersteiermark, insbesondere im Mürztal, im Raum Graz und - auch schon vor Fertigstellung der Koralmbahn - in Kärnten. Diese Erreichbarkeitsverbesserungen führen zu einer Aufwertung der Standortqualität und verbessern nachhaltig die wirtschaftlichen Chancen der ansässigen Unternehmen und die Situation am regionalen Arbeitsmarkt.

Des weiteren sind die Verbesserungen in der Erreichbarkeit Grundlage des Masterplans, in dem u.a. die Elektrifizierung der Aspangbahn als Überlaufstrecke für den Güterverkehr und als Maßnahme für den Regionalverkehr enthalten ist. Die Expertenarbeitsgruppe hat darüberhinaus auch die Untersuchung der Anbindung an den Korridor V als langfristige Option empfohlen, was gemeinsam mit der bereits beauftragten Ertüchtigung der Grazer Ostbahn ebenfalls die

Erreichbarkeit des mittleren und südlichen Burgenlandes sowie der Oststeiermark verbessern wird.

Ich möchte auch zu bedenken geben, daß eine als Hochgeschwindigkeitsstrecke konzipierte Eisenbahnstrecke wie z.B. die Südost - Spange in der Variante der Machbarkeitsstudie für die Verbesserung des Regionalverkehrs irrelevant ist, weil diese Strecke für die rasche Erreichbarkeit der Zentren konzipiert ist - wie ja auch der RH in seinem Bericht hervorhebt - und nicht als Verbindungsstrecke zwischen regionalen Zentren und der Fläche.

**Zu Frage 5:**

Bezogen auf Österreich wird aufgrund der Prognosen des Masterplans bis zum Jahr 2015 die Güterverkehrsleistung von derzeit 29 Mrd. tkm auf 51 bis 53 Mrd. tkm (je nach Szenario) steigen. Der Anteil des Verkehrsträgers Schiene soll dabei von derzeit 12 auf 21 bzw 24 Mrd. tkm (je nach Szenario) steigen, vorausgesetzt allerdings in beiden Fällen eine offensive Investitionspolitik im Bereich der Schiene. Wird daher weiter die verkehrspolitische Zielsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verfolgt, so ist auch der Ausbau der Südbahn zu einer modernen Hochleistungsstrecke unbedingt erforderlich.

Dies stellt auch die Expertenarbeitsgruppe fest. Es ist in dieser Arbeitsgruppe auch unbestritten, daß bei 100 %iger Ausnutzung der Streckenkapazität der Semmering - Bergstrecke derzeit kein Kapazitätsengpaß auf der Semmering - Bergstrecke bestehen würde. Es ist jedoch auch von der Expertengruppe gewürdigt worden, daß infolge der schlechten Betriebsverhältnisse die 100 %ige Kapazität der Bergstrecke nur an wenigen Tagen im Jahr und die restliche Zeit wegen Bauarbeiten, Reparatur - und Sanierungsarbeiten nur eine wesentlich geringere Kapazität zur Verfügung steht. Da diese schlechten Betriebszustände und permanenten Sanierungsarbeiten nicht durch noch so hohe Investitionen beseitigt werden können, weil sie immanenter Bestandteil der Streckenparameter der Bergstrecke sind, stellt die Semmering - Bergstrecke bei den Erwartungswerten der Verkehrsprognosen des Jahres 2010 einen Engpaß dar.

Die Kapazität einer Strecke ist darüberhinaus auch kein mathematisch ermittelter Festwert, sondern verändert sich mit dem Zugmix, den Geschwindigkeitsniveaus der verschiedenen Zugarten, der zeitlichen Anordnung der Zugsfahrten, der verfügbaren Infrastruktur, der Gleis -

anordnung und den Abständen zwischen den Überholbahnhöfen, den Blockabständen der Sicherungseinrichtungen und der Flexibilität der übergeordneten Betriebssteuerung. Derzeit werden 9 Mio t - mehr übrigens als über den Brenner! - über den Semmering geführt, die theoretische maximale Kapazität bei gleichen Zugsgeschwindigkeiten, heutigem Personenverkehrsfahrplan und permanenter Verfügbarkeit von 100% der Streckenkapazität wären theoretisch 14 Mio t.

Das Zugangebot werktags über die Bergstrecke beträgt 181 Züge, das sind 72% der maximal verfügbaren Kapazität. (Nur zum Vergleich: Über den Brenner fahren ca. 55.000 Züge im Jahr, über den Semmering mehr als 70.000 Züge pro Jahr.) Davon verkehren 80 Güterzüge auf der Bergstrecke, theoretisch sind 150 Güterzüge bei Auslastung der maximalen Kapazität und bei einheitlicher geringer Geschwindigkeit möglich. Wie der Rechnungshof feststellte, gelten die 150 theoretisch möglichen Güterzüge pro Tag auf der Bergstrecke nur für leichte Züge mit geringer Achslast und es entspricht den Gesetzen der Physik, daß der Durchsatz bei gleichmäßiger (niedriger) Geschwindigkeit größer ist, als bei großen Geschwindigkeitsunterschieden - das ist auch auf der Autobahn so und ein Argument für Tempo 80.

Der Rechnungshof stellt auch fest, daß diese Leistungsfähigkeit 1996 und 1997 nur an 23 Tagen im Jahr gegeben war, an 342 Tagen waren betriebsbehindernde Instandhaltungsarbeiten erforderlich, an 186 Tagen (!) mußte abschnittsweise ein Streckengleis gesperrt werden. In den vorangegangenen Jahren war die Betriebssituation ähnlich - schreibt der Rechnungshof und beschreibt damit sehr genau die äußerst schlechte Betriebsqualität, die derzeit bei der Verkehrsabwicklung auf der Südbahn ein nicht wegzudiskutierendes Hindernis darstellt.

Der Rechnungshof stellt weiters fest: Laut Marktuntersuchungen könnten die ÖBB ab dem Jahr 2000 Transportaufträge von etwa 350.000 - 400.000 Nettotonnen jährlich verlieren - wenn sie keine entsprechenden Möglichkeiten auf der Südbahn schaffen. Die ÖBB befördern 220.000 Nettotonnen im Großcontainer - Güterverkehr über den Semmering, das sind nur 2,4% des gesamten Gütervolumens, weil infolge der Tunnelquerschnitte und der Gleisabstände die Containergröße beschränkt werden muß. Der Rechnungshof selbst beschreibt damit die Dringlichkeit des Ausbaus. Ob auf der denkmalgeschützten und zum Weltkulturerbe erklärten Bergstrecke mit den Viadukten und Tunnels die benötigten Streckenparameter (4 m Gleis -

abstand, Aufweitung der Kurvenradien, Tunnelaufweitung etc.) realisierbar sind, ist unwahrscheinlich. Jedenfalls kann mit allen wie auch immer gearteten „Sanierungsarbeiten“ auf der Bergstrecke kein Hochleistungsstandard erreicht werden.

**Zu den Fragen 6 und 7:**

Nach heutigen Schätzungen beträgt die Kapazität des Basistunnels 16 Mio t, jedoch mit einem völlig anderen Betriebsprogramm und wesentlich stärkeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Zügen. Die so errechnete Leistungsfähigkeit für die Neubaustrecke Gloggnitz - Mürzzuschlag liegt bei 226 Zügen im Tag, die Prognosen lassen im Jahr 2010 etwa 210 Züge auf dieser Strecke erwarten. Durch Reduktion der Geschwindigkeitsunterschiede kann aber die Kapazität in analoger Weise wie bei der Bergstrecke erhöht werden.

Die Prognosen der ÖBB sehen für 2010 ein Güterverkehrsvolumen von 10,3 Mio Nettotonnen (ohne RoLa) über den Semmering vor. Dafür wären im Falle des Basistunnels im Schnitt 70 Züge erforderlich, im Falle der Bergstrecke im Schnitt 90 Züge pro Tag.

Auf der Aspangbahn können - je nach Ausbauvariante und Kosten - maximal 5 Mio. t transportiert werden, allerdings nicht auf dem Standard einer Hochleistungsstrecke. Die Expertenarbeitsgruppe hat auch klar festgehalten, daß das Szenario, das nur die Semmering - Bergstrecke und eine ertüchtigte Aspangbahn auf der Nord - Südachse enthält, bedeuten würde, daß in absehbarer Zeit keine Hochleistungsverbindung auf der Südbahn besteht.

**Zu Frage 8:**

Ausbaumaßnahmen auf den Abschnitten Wr. Neustadt - Bruck/Mur und Bruck/Mur - Graz sind geplant bzw. bereits durchgeführt. Konkret sind insbesondere die folgenden Maßnahmen aufzuzählen:

Nahverkehrsgerechter Ausbau der Strecke Liesing - Wr. Neustadt  
(Betriebsaufnahme 1997)

Ausbau der Pottendorferlinie zwischen Wien und Wampersdorf als Entlastung der Südbahn. Derzeit sind die Planungen im Gange. Der Abschnitt Wampersdorf - Wr. Neustadt ist bereits ausgebaut.

In den Abschnitten Wr. Neustadt - Gloggnitz (vgl. Antwort zu parl. Anfrage

5251/J - NR/1 998) und Mürzzuschlag - Bruck/Mur sind sowohl Bahnhofs -  
umbauten als auch Streckenadaptierungen entsprechend den Anforderungen  
an eine Hochleistungsstrecke vorgesehen bzw. in Ausführung.  
Verkehrsentflechtung in der Obersteiermark mit Errichtung des  
Galgenbergtunnels (Inbetriebnahme 1998)  
Modernisierungsmaßnahmen auf der Strecke St.Michael - Klagenfurt  
Zweigleisiger Ausbau des Abschnittes St.Veit/Glan - Klagenfurt (teilweise fertiggestellt)  
Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Arnoldstein - Thörl - Maglern -  
Staatsgrenze und Anschluß an das italienische Hochleistungsstreckennetz.

Diese Ausbaumaßnahmen sind zwar unabhängig von der Realisierung des Semmering - Basis -  
tunnels gegeben, wären allerdings vergeblich und verlorener Aufwand, wenn der größte be -  
triebliche Engpaß, nämlich die Semmering - Bergstrecke weiter befahren werden muß.

Zu den Fragen 9 und 12:

Ich darf auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 4466/J - NR/1998 verweisen.  
Für den Bereich Absatz ergeben sich durch die erschwerten Betriebsbedingungen, zusätzliche  
Traktion, zusätzlichen Verschub, zusätzlichen Personalbedarf etc. zusätzliche Mehrkosten in der  
Höhe von ca. 150 Mio. ATS pro Jahr.

**Zu den Fragen 10 und 11:**

Bei einer Ausschreibung wurden drei verbindliche Angebote abgegeben. Der Durchschnittswert  
für die angebotenen Baukosten liegt bei 8,3 Mrd. ATS. Die Kostenschätzung der HL - AG beträgt  
auf Preisbasis 1.1.1998 8,1 Mrd. ATS.

Die Annuitäten ergeben sich aus dem Zinssatz zur Zeit der jeweiligen Kreditaufnahme und aus  
der Laufzeit der jeweiligen Kredite.

**Zu Frage 13:**

Durch die Fahrzeitverkürzung ergibt sich eine Verbesserung des Wirtschaftsstandortes, da sich  
damit die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die ansässigen Unternehmen und folglich  
die Beschäftigungslage tendenziell verbessern. Das Ausmaß dieser Auswirkungen hängt von der

Qualität und dem Ausmaß der Erreichbarkeitsverbesserung ab, ist aber mit dem heutigen Stand der Wissenschaft nicht seriös quantifizierbar. Die entsprechenden Betriebsprogramme stehen derzeit noch nicht fest. Die Verbesserung des Verkehrsangebots auf der Schiene ist aber auch eine unabdingbare Voraussetzung für eine wirksame Verlagerung von Verkehrsanteilen auf diesen umweltfreundlichen Verkehrsträger.

**Zu den Fragen 14 und 39:**

Die von den Landeshauptleuten des Burgenlandes, Kärnten, Niederösterreich, Steiermark und Wien und von mir eingesetzte Expertenarbeitsgruppe hat in ihrem Bericht, der von allen Auftraggebern zur Kenntnis genommen wurde, einhellig empfohlen, die Südost - Spange in der Form der Machbarkeitsstudie als nicht zweckmäßig anzusehen.

In den Begründungen stellt die Arbeitsgruppe fest, daß neben der bestehenden Südbahn ( mit oder ohne Semmering - Basistunnel ), einer elektrifizierten Aspangbahn hauptsächlich als Überlaufstrecke für den Güterverkehr und der Anbindung über Sopron und Szombathely an den Helsinki - Korridor V ( Triest/Koper - Ljubljana - Budapest - Kiev) eine zusätzliche vierte Bahnlinie wirtschaftlich nicht mehr zweckmäßig ist.

Diese Empfehlung der Expertenarbeitsgruppe entspricht auch der Argumentation des Rechnungshofes, der in seiner Äußerung feststellt, daß der Ausbau der restlichen Streckenteile der Südbahn mit dem Semmering - Basistunnel und einer Strecke über Ungarn zusammen mit einer Süd - Ost - Spange zu Überkapazitäten führen kann. Der Rechnungshof empfiehlt in seinem Bericht, den Empfehlungen der Expertenarbeitsgruppe Folge zu leisten. Der Rechnungshofpräsident hat in einer seiner vielen Aussagen zu diesem Thema die Süd - Ost - Spange ebenfalls als wirtschaftlich nicht machbar bezeichnet, weil die Kosten für diese Strecke viel zu hoch sind. Die Planungs -, Vorlauf - und Bauzeiten müssen mit mindestens 30 Jahren veranschlagt werden. Die Südost - Spange ist also alles andere als eine rasch zur Verfügung stehende Hochleistungs - verbindung auf der Nord - Südachse. Abgesehen von der langen Vorlaufzeit müßte die Strecke, wenn sie als Ersatz für die traditionelle Südbahn dienen soll, als Hochgeschwindigkeitsstrecke konzipiert werden, um für den Personenverkehr konkurrenzfähige Fahrzeiten nach Graz, Klagenfurt, Italien und Slowenien zu erreichen. Nur unter diesen Voraussetzungen kann die Süd - Ost - Spange in Form einer Hochgeschwindigkeitsstrecke eine größere Zeitersparnis als der

Semmering - Basistunnel bringen, auf der anderen Seite sind jedoch die Kosten von mindestens 33,5 bis 38 Mrd. ATS für den Neubau einer gesamten Hochgeschwindigkeitsstrecke und den Kosten, die für den Semmering - Basistunnel mitsamt den gesamten Zu - und Nachlaufstrecken erforderlich sind, in keinem Verhältnis zu dem Zeitvorteil der durch den Bau der Süd - Ost - Spange gegenüber dem Semmering - Basistunnel erzielt werden kann. Insofern kann ich der Argumentation des Rechnungshofes folgen, daß der Neubau der Süd - Ost - Spange nicht mit dem Semmering - Projekt vergleichbar ist.

**Zu Frage 15:**

In den Empfehlungen der Expertenarbeitsgruppe ist die Untersuchung der Verbindung von Sopron über Szombathely an den Korridor V und eine entsprechende Verbindung nach Graz enthalten. Ich bin mit den Landeshauptleuten, die mit mir gemeinsam die Expertenarbeitsgruppe beauftragt haben, einig, die Empfehlungen umzusetzen. Daher werden auch diese Untersuchungen beauftragt werden. Der optimale Verlauf der angeführten Verbindungen soll Gegenstand dieser Untersuchungen sein, daher können jetzt keine Aussagen über den allfälligen Verlauf der Strecke gemacht werden.

**Zu Frage 16:**

Die Expertenarbeitsgruppe hat in ihren Empfehlungen die Aspangbahn als Überlaufstrecke für den Semmering empfohlen. Davon geht auch die in der Anfrage zitierte Untersuchung aus. Es handelt sich auch nach der Investition von etwa 3 Mrd. ATS noch immer um eine eingleisige Bergstrecke zwischen Wr. Neustadt und Hartberg mit nicht wesentlich besseren Streckenparametern als die Semmering - Bergstrecke, also keineswegs um eine Hochleistungsstrecke. Welche Investitionen auf der Weiterführung der Strecke hinter Hartberg erforderlich sind, muß erst untersucht werden. In der Machbarkeitsstudie zur Südostspange werden die Kosten für einen Neubau zwischen Hartberg und Graz für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke mit mindestens 15 Mrd. ATS ( Preisbasis 1991) geschätzt. Nur mit diesem Neubauabschnitt und daher entsprechenden Kosten könnte lt. gegenständlicher Studie eine Fahrzeit von 2 Stunden zwischen Wien und Graz erreicht werden. Schätzungen für die Baukosten einer „autobahnnahen“ Trasse lassen sich seriöserweise ohne eingehende Untersuchung nicht angeben. Es ergibt sich jedenfalls

das grundsätzliche Problem, daß für Trassierungen von Autobahnen im Hügelland Steigungen von über 6% möglich sind, jedoch für Eisenbahnstrecken, die im Güterverkehr befahren werden, die Steigungen 12 Promille nicht übersteigen sollten.

**Zu den Fragen 17 und 18:**

Die zitierte Eisenbahnverbindung ( Helsinki - Korridor V) zwischen Slowenien und Ungarn ist im Bau. Es handelt sich dabei um den Lückenschluß zwischen Murska Sobota und Körmend, ein Teilstück, welches im Jahr 1945 abgetragen worden war, weshalb die bisherige Verbindung über Kroatien verlaufen ist. Die Expertenarbeitsgruppe empfiehlt die Anbindung an den Korridor V um die Knotenfunktion von Wien und Graz zu erhalten und den Wirtschaftsstandort zu sichern. Die eingesetzte Expertenarbeitsgruppe hat deshalb betont, daß ein **rascher Ausbau** der Südbahn erforderlich ist, um sowohl die internationalen Verpflichtungen Österreichs zu erfüllen als auch eine zukunftssichere Mobilität für Wirtschaft und Bevölkerung zu garantieren. Gelingt es nicht, den Südbahnkorridor innerhalb der nächsten 10 Jahre weiterzuentwickeln, dann wird voraussichtlich die Knotenfunktion von Wien und Graz geschwächt werden.

**Zu Frage 19:**

Ein Ausbau des Korridors V steht in keinem Zusammenhang mit den Trassenpreisen im Gesamtsystem Südbahn. Die Festlegung von Trassenpreisen auf ungarischem Gebiet fällt nicht in die österreichische Zuständigkeit. Die Festlegung von Trassenpreisen für das künftig aus- bzw. neugebaute System Südbahn auf österreichischem Staatsgebiet ist zur Zeit nicht möglich, da Umfang, Zusammensetzung, Verkehrsleistung und Benützungsentgelt für derartig lange Zeiträume nicht abschätzbar sind. Ich möchte jedenfalls darauf hinweisen, daß im Weißbuch der EU - Kommission „faire und effiziente Preise im Verkehr“, dem alle Mitgliedsstaaten zugestimmt haben, sowie dem von der EU - Kommission im Oktober des Vorjahres vorgelegten und von der österreichischen Präsidentschaft aufgegriffenen „Infrastrukturpaket“ auch die europäische Harmonisierung der Parameter für die Festlegung von Trassenpreisen enthalten ist. Da zu erwarten ist, daß Ungarn bis zum Zeitpunkt der potentiellen Fertigstellung dieser Strecken Mitglied der europäischen Gemeinschaft sein wird, wird es auch eine allfällig harmonisierte Norm umzusetzen haben.

**Zu Frage 20:**

Der Rechnungshofbericht trifft keine Aussagen für oder gegen den Bau des Semmering - Basistunnels. Diese Aussage wurde auch mehrmals vom Rechnungshofpräsidenten bekräftigt. Es gibt eine Vielzahl von Untersuchungen, die betriebstechnische, verkehrspolitische und wirtschaftliche Vorteile für den Semmering - Basistunnel aufzeigen. Die Expertenarbeitsgruppe hat mir daher nicht empfohlen, mit dem Bau des Semmering - Basistunnels zuzuwarten, bis alle Untersuchungen fertiggestellt sind, sondern hat mir empfohlen, die Zeit, in der wegen der Klärung der Rechtsfragen vor den Höchstgerichten nicht gebaut werden kann, zu nutzen und die zitierten Untersuchungen durchzuführen. An Hand dieser Untersuchungen ist eine Entscheidung über den langfristigen Ausbau des Gesamtsystems der Nord - Südachse zu treffen. Auch hat die Expertenarbeitsgruppe einhellig betont, daß der Ausbau der Nord - Süd - Achse unverzüglich erfolgen muß. Die Expertenarbeitsgruppe ist außerdem mehrheitlich für den Bau des Semmering - Basistunnels eingetreten, weil er ein sofort baureifes Projekt mit überschaubaren Kosten und rascher Verkehrswirksamkeit ist. Darüberhinaus gibt es gültige Beschlüsse der Bundesregierung und des Nationalrates zum Bau des Semmering - Basistunnels und weder der Rechnungshofbericht noch der Bericht der Expertenarbeitsgruppe bieten einen Anlaß, von diesen Beschlüssen abzuweichen, abgesehen davon, daß nicht ich diese Beschlüsse zu ändern vermag, sondern nur jene Gremien, die sie gefaßt haben.

Von allen möglichen Alternativen ist der Semmering - Basistunnel das wirtschaftlichste und zweckmäßigste Projekt, das wirtschaftlichste deswegen, weil alle Alternativen wesentlich teurer sind, das zweckmäßigste deswegen, weil der Bau sehr rasch verkehrswirksam sein kann.

**Zu Frage 21:**

Neben der Untersuchung von zahlreichen Tunnelvarianten und neben dem bestehenden Ausbau - konzept wurden von der HL - AG auch ein Kosten - und Variantenvergleich für einen etappen - weisen Ausbau mit zwei Tunnelröhren erstellt, wobei der etappenweise Ausbau kostenmäßig ungünstiger abschneidet. Der etappenweise Bau des Basistunnels wurde in verschiedenen Varianten von der HL - AG untersucht. In jeder Variante sind die Baukosten höher als beim jetzt geplanten Projekt. Bei den Annahmen ist auch nicht abschätzbar, welche Einsparungen beim Sicherheitskonzept wirklich realisierbar sind, weil die Anforderungen der Feuerwehren für ein derartiges Betriebskonzept noch nicht bekannt sind. Außerdem erklärt die ÖBB, daß damit nicht

der gesamte Güterverkehr durch den Tunnel geführt werden kann und das Betriebskonzept auch auf der übrigen Strecke sehr erschwert wird.

Ich habe dennoch den Vorschlag des Rechnungshofes, den Tunnel vorderhand als Einröhrentunnel auszuführen, als zweitbeste Lösung akzeptiert, der ich im Sinne einer Überwindung der Pattstellung nahetreten kann. Ich erwarte aber auch, daß sich das Land Niederösterreich mit der Empfehlung des Rechnungshofes auf einen etappenweisen Ausbau mit einer eingleisigen Röhre für den Güterverkehr zur Entlastung der Bergstrecke anfreunden kann.

**Zu den Fragen 23, 24, 27, 31 und 35:**

Ich verweise auf meine Antworten zu den gleichlautenden Fragen im Rechnungshofausschuß vom 15.1.1999.

**Zu Frage 25:**

Diese Frage betreffe allenfalls das Rechnungswesen eines privaten Errichters bzw. Betreibers und nicht die öffentliche Finanzierung, da diese keine Opportunitätskosten ansetzen kann.

**Zu Frage 26:**

Der Obersten Eisenbahnbehörde oblagen bzw. obliegen nach der Geschäftseinteilung die behördlichen Aufgaben. Aufgabe der Behörde ist die Prüfung eines Antrags auf Erteilung einer Baugenehmigung dahingehend, ob das Bauvorhaben den Genehmigungsvoraussetzungen entspricht und ein öffentliches Interesse an der Errichtung der Eisenbahn besteht.

Der Behörde obliegt im Baugenehmigungsverfahren nicht:  
die Entscheidung, welche mögliche Trasse zur Ausführung gelangen soll,  
die Durchführung oder auch nur die Veranlassung von zusätzlichen Planungen.

Die Behörde darf weder einen Antrag eines Antragstellers mit der Begründung abweisen, ein anderes Projekt wäre unter ganz bestimmten Gesichtspunkten besser geeignet, noch ein eingereichtes Bauvorhaben so modifizieren, daß es als anderes Projekt anzusehen ist.

Die Frage der Linienführung des Tunnels von Gloggnitz bis Langenwang wurde im Rahmen der

Überprüfung des Bauentwurfs vom eisenbahnfachlichen Standpunkt gemäß § 33 EisebG aufgeworfen. Im Rahmen dieser Prüfung wurde von den Amtssachverständigen des BMWV festgestellt, daß sich bei einer Verlängerung des Tunnels bis Langenwang Verbesserungen in betrieblicher Hinsicht erreichen ließen. Es ist aber für die Behörde nachvollziehbar, daß eine unter allen Gesichtspunkten optimale Trassenführung und -errichtung in den meisten Fällen gar nicht möglich ist - so haben sowohl die ÖBB als auch die HL - AG die Variante bis Langenwang als nicht realisierbar angesehen ( Kosten, Länge des Tunnels ) - , sondern vom Bauwerber immer zwischen verschiedenen Vor - und Nachteilen ( Auswirkungen auf die Umwelt, geologische und hydrogeologische Gegebenheiten, Aspekte des Baubetriebes und der Baukosten, Sicherheitsaspekte, verkehrliche Aspekte etc.) abgewogen werden muß. Es ist daher mit den Erfahrungen der Behörde grundsätzlich vereinbar, daß eine bestimmte Trassenführung zwar unter dem Gesichtspunkt der betrieblichen Fragen schlechter zu beurteilen ist als andere mögliche Trassen, bei einer Gesamtbetrachtung aller Vor - und Nachteile aber eine unter rein betrieblichen Gesichtspunkten nicht optimale Trasse trotzdem als insgesamt beste Lösung anzusehen ist.

Im Rahmen des weiteren Genehmigungsverfahrens hat sich ergeben, daß das eingereichte Bauvorhaben in der jetzigen Form unter Berücksichtigung von zusätzlichen Auflagen den gesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen entspricht und ein öffentliches Interesse an der Errichtung der Eisenbahn besteht. Die Entscheidung der Behörde wurde vom Verfassungs - und Verwaltungsgerichtshof überprüft und in sämtlichen Verfahren vollinhaltlich bestätigt.

**Zu Frage 28:**

Eine derartige Festlegung geht in geologisch schwierigerem Gelände nur mittels Sondierung. Nach erfolgter Sondierung wird es daher einen verordneten Kostenrahmen geben. Es wird weiters darauf hingewiesen, daß die zu erwartenden Baukosten des Semmering - Basistunnels zumindest seit Baubeginn des Sondierstollens stets in den Kostenplänen der HL - AG enthalten waren und nach Erkenntnisstand stets fortgeschrieben wurden. Ein Bau des Haupttunnels ohne ausreichende Fundierung der Kostenschätzungen und einer entsprechenden Verordnung des Kostenrahmens stand niemals zu Debatte.

**Zu Frage 29:**

Der Bau des Semmering - Basistunnels wurde vom Nationalrat durch die ASFINAG - Gesetznovelle zeitgleich mit der Beschlußfassung des Hochleistungsstrecken - Gesetzes im März 1989 beschlossen. Die Erklärung des Semmering - Basistunnels zur Hochleistungsstrecke erfolgte dann im Juli 1989. Erst danach, nämlich im November 1989 wurde in einer Hochleistungsstrecken - Gesetznovelle die Erklärung der Bundesregierung zum gesamtwirtschaftlichen Interesse rechtlich verbindend. Für vorher geplante und gebaute Projekte war daher die Erklärung des gesamtwirtschaftlichen Interesses durch die Bundesregierung gesetzlich nicht erforderlich.

Außerdem ist das gesamtwirtschaftliche Interesse an der Südbahn als Hochleistungsstrecke meritorisch sowohl im Masterplan und in den Verkehrskonzepten der Länder als auch in den entsprechenden internationalen Vereinbarungen und Verträgen dokumentiert. Die bestehende Südbahn ist für die Steiermark und Kärnten genauso wichtig, wie die Westbahn für Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg. Der Unterschied besteht lediglich darin, daß die Westbahn derzeit zur Hochleistungsstrecke vierspurig ausgebaut wird, die Südbahn noch nicht. Etwa 50% des Bahngüterverkehrs mit der Steiermark laufen über den Semmering, rund 10% der Beschäftigten der Steiermark arbeiten in Branchen, die ihre Transporte über den Semmering abwickeln. Die Pontebbana - Achse ist die einzige wirklich leistungsfähige paneuropäische Achse zwischen Baltikum und Adria östlich des Brenners. Der Semmering - Basistunnel wertet diese Achse zu einer leistungsfähigen TEN - Verbindung auf.

Die eingesetzte Expertenarbeitsgruppe hat betont, daß ein rascher Ausbau dieser Verbindung erforderlich ist, um sowohl die internationalen Verpflichtungen Österreichs zu erfüllen als auch eine zukunftsichere Mobilität für Wirtschaft und Bevölkerung zu garantieren. Gelingt es nicht, den Südbahnkorridor innerhalb der nächsten 10 Jahre weiterzuentwickeln, dann wird voraussichtlich die Knotenfunktion von Wien und Graz geschwächt werden. Laut Masterplan werden nämlich bis zu einem Vollausbau des Gesamtsystems Südbahn mindestens 30 Jahre vergehen. Solange kann mit der Bergstrecke über den Semmering nicht das Auslangen gefunden werden. Ein stufenweises Vorgehen mit einer maximalen jeweiligen Verkehrswertsteigerung ist unerläßlich - auch mit Rücksicht auf die langlebigen und sehr teuren Bauten und den mit großen

Unsicherheiten behafteten Prognosen bezüglich Gesamtverkehrsentwicklung, Modal - Split und Konkurrenzrouten.

Auch aus diesem Blickwinkel ist der Semmering - Basistunnel prioritär.

Die durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (ADL, Prognos AG, Basler und Partner etc.) belegen ebenfalls das gesamtwirtschaftliche Interesse.

**Zu Frage 30:**

Es waren alle gesetzlichen Voraussetzungen für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gegeben, daher wurde nach einem umfangreichen behördlichen Ermittlungsverfahren die eisenbahnrechtliche Baubewilligung erteilt. Die gegen diesen Bescheid eingeleiteten Verfahren beim Verfassungs - und Verwaltungsgerichtshof sind zwischenzeitig abgeschlossen, wobei in sämtlichen Verfahren die Rechtmäßigkeit des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides bestätigt wurde.

**Zu Frage 32:**

Solange die Finanzierung jeglicher Infrastruktur ( Schiene, Straße, etc.) aus dem Budget erfolgte, konnte auf Grund der Kameralistik nur jährlich budgetiert werden. Erst durch die Ausgliederung der Unternehmen und der Finanzierung konnten mehrjährige Finanzpläne erstellt und damit die Ausfinanzierung sichergestellt werden. Der Rechnungshof stellt fest, daß durch den Beschluß des Schieneninfrastruktur - Finanzierungsgesetzes die Finanzierung und die Refinanzierung durch Benutzungsentgelte sichergestellt wurde. Jedenfalls ist die Finanzierung des Semmering - Basistunnels im SCHIG - Rahmen von 143 Mrd. ATS enthalten und damit sichergestellt.

**Zu Frage 33:**

Bei der EU - weiten Interessentensuche für den Bau und Betrieb des Semmering - Basistunnels wurde selbstverständlich ein breiter internationaler Bewerberkreis angesprochen. Die Internationalität der Bewerber war schon dadurch gewährleistet, daß viele Bewerber Unternehmen mit starker ausländischer Beteiligung waren und sich auch aus fast allen namhaften Bauunternehmen und Banken Österreichs zusammensetzen. Das ist auch dadurch begründbar, daß bei den

jetzigen vielen Tunnelbaustellen in Deutschland fast immer auf das hervorragende Know How österreichischer Tunnelbauunternehmen zurückgegriffen wird.

**Zu Frage 34:**

Die Ausschreibung einer reinen Baukonzession wäre nicht sinnvoll, da es sich in diesem Falle nicht um eine „Konzession“ sondern um die Ausschreibung einer normalen Bauleistung geht - handelt hätte. Eine „Konzession“ hat den Sinn, einem Konzessionär die - ganze oder teilweise - Refinanzierung durch Einnahmen aus dem Betrieb nach Abschluß des Bauvorhabens zu ermöglichen. Im Falle des Projektes Semmering - Basistunnel hätte dies bedeutet, daß je nach Konzessionsdauer und Public - Anteil unterschiedliche Benutzungsgelder an den Konzessionär zurückgeflossen wären, was die finanzielle Belastung der öffentlichen Hand gegenüber der Ausschreibung einer reinen Bauleistung reduziert hätte.

**Zu den Fragen 36 und 37:**

Zu den Darstellungen des Rechnungshofes erübrigte sich eine Stellungnahme, weil mir das Management der ÖBB mitgeteilt hat, daß der fehleranfällige Betriebsleistungsausweis auf eine neue, verbesserte Basis gestellt wird. Die Einführung des neuen Systems ist derzeit im Laufen, wie auch der Generaldirektor des Unternehmens im Rechnungshofausschuß am 15.1.1999 erklärt hat.

**Zu Frage 38:**

Es besteht ein im Jahr 1991 abgeschlossener Vertrag zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich, der einerseits den Bau des Basistunnels beinhaltet und andererseits die Erhaltung der Bergstrecke für den Regionalverkehr vorsieht. Selbstverständlich sind die Erhaltungskosten der Semmering - Bergstrecke für reinen Regionalverkehr wesentlich niedriger, als für den heute bestehenden Gesamtverkehr, wie alle bisherigen Untersuchungen zeigen.

Das auf der Bergstrecke geführte Angebot im Regionalverkehr wird von den Verkehrsdienstleistungsbestellungen der regionalen Gebietskörperschaften abhängen, wie das die einschlägigen EU - Richtlinien vorsehen. Daher kann aus jetziger Sicht keine Aussage über die Qualität und Quantität dieses Angebotes gemacht werden. Derzeit jedoch ist die Inanspruchnahme des bestehenden Angebotes äußerst gering, wie auch der Rechnungshof in seinem Bericht fest -

gestellt hat. Der Rechnungshof kritisiert daher die Aufrechterhaltung der Bergstrecke für den Regionalverkehr als extrem unwirtschaftlich.

Dazu ist anzumerken, daß das Land Niederösterreich die Aufrechterhaltung der unwirtschaftlichen Bergstrecke verlangt und zur Bedingung für den Bau des Basistunnels gemacht hat, was sich auch im Abkommen aus 1991 niederschlägt

Die Führung des Regionalverkehrs auf der Bergstrecke geht somit auf einen ausdrücklichen Wunsch des Landes Niederösterreich zurück. So wie bei allen Nebenbahnen vertritt der Bund auch hier die Ansicht, daß die Infrastruktur einer Strecke so lange aufrecht erhalten wird, so lange Verkehrsdienstleistungen auf Basis der einschlägigen EU - Verordnung bzw. aufgrund des Bundesbahngesetzes 92 für diese Strecke bestellt werden. Nachdem die Aufrechterhaltung der Bergstrecke auf einen vehementen Wunsch des Landes Niederösterreich zurückgeht, geht der Bund auch davon aus, daß das Land Niederösterreich eine entsprechende Verkehrsbedienung im Regionalverkehr bestellen wird. Es ist generell Aufgabe der regionalen Gebietskörperschaften, Verkehrsdienstleistungen im Regionalverkehr zu bestellen.

Im übrigen gehe ich davon aus, daß sich **beide** Vertragspartner an die im Vertrag geschlossenen Vereinbarungen halten.

**Zu Frage 40:**

Abgesehen davon, daß der vom RH erwähnte „Entwicklungsauftrag“ nicht im Bundesbahngesetz enthalten ist, weise ich darauf hin, daß auch Busse - und im südlichen sowie im mittleren Burgenland besteht ein ausgezeichnet entwickeltes Kraftfahrliennetz - die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherstellen können.

Darüberhinaus ist, entsprechend den Empfehlungen der Expertenarbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn und des Masterplans, im Südosten Österreichs ein Ausbau der Aspangbahn und der Grazer Ostbahn vorgesehen. In Übereinstimmung mit den Empfehlungen dieser Arbeitsgruppe sind weitere Untersuchungen geplant, wobei die Frage des Söchauer Berges oder eines entsprechenden Lückenschlusses zwischen Aspangbahn und Grazer Ostbahn sowie allfällige Netzerweiterungen durch das südliche Burgenland nach Westungarn zur Diskussion stehen.

**Zu Frage 41:**

Zu den Feststellungen des Rechnungshofes erübrigt sich eine Stellungnahme, weil ich diese Einschätzungen teile. Deswegen wird heute bereits an der viergleisigen Westbahn gebaut,

deswegen müssen wir heute bereits Überlegungen für eine viergleisige Südbahn anstellen und deshalb ist auch der Ausbau der traditionellen Südbahn zu einer Hochleistungsstrecke prioritär. Im Gutachten der von den Landeshauptleuten von Wien, Burgenland, Niederösterreich, Steiermark und Kärnten und mir eingesetzten Expertenarbeitsgruppe wird vermerkt, daß gegenüber der Prognoseerwartung der Machbarkeitsstudie des Jahres 1991, die ein wesentlich rascheres Wirtschaftswachstum in den östlichen Nachbarländern unterstellt hat, die Verkehrsentwicklung insgesamt um 30 % zurückblieb. Dadurch besteht - wie die Expertenarbeitsgruppe feststellt - für die Entscheidung über die Ergänzung der Südbahn durch ein drittes und viertes Gleis noch etwas Zeit.

Güterverkehrsprognosen mit Relevanz für das System Südbahn wurden 1992 (ÖIR), 1995/1996 (IPE/PROGNOS AG) und für den Bundesverkehrswegeplan 1996 (IPE) durchgeführt. Letztere ist die umfassendste Grundlage für die österreichische Verkehrsplanung. Diese Güterverkehrsprognosen wurden ausschließlich unter Mitarbeit von DI Max Herry erstellt, der in einem Schreiben an die Expertenarbeitsgruppe vom 9.1.1999 nochmals betont, daß sowohl im Rahmen des PROGNOS - Gutachtens erarbeitete als auch die auf neuen Basisdaten 1997 erfolgte Umlagerung der Güterverkehrsprognose auf das Schienenverkehrsnetz 2010 für den Semmering - Basistunnel eine Tonnage von 12 - 13 Mio. t ergab. Die heute bereits erzielten Tonnagen auf der Bahn über den Semmering liegen sogar etwas über den Prognosewerten.

Eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik muß - auf Basis wissenschaftlicher Prognosen - Maßnahmen für das künftig zu Erwartende treffen. Zu erwarten ist im Osten Österreichs als Folge der Ostöffnung und der voraussichtlichen EU - Erweiterung im nächsten Jahrzehnt ein Verkehrszuwachs in einem zwar schwer abschätzbaren aber beträchtlichen Ausmaß. In einer von der EU - Kommission und den Alpenländern erst kürzlich erstellten Studie wird eine Zunahme des alpenquerenden Güterverkehrs von 1992 bis 2010 um 75% prognostiziert.

Die Tonnenkilometerleistung (tkm) des Verkehrsträgers Schiene sank EU - weit zwischen 1970 und 1996 von 280 auf 220 Mrd tkm, die des Verkehrsträgers Straße stieg im selben Zeitraum von 430 auf über 1.100 Mrd tkm. Diese Situation ist umso drastischer zu beurteilen, da der gesamte Güterverkehr im selben Zeitraum einen Zuwachs von 70 % zu verzeichnen hatte. Folglich hat sich der Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene in diesem Zeitraum von etwa

30 % auf 15 % halbiert. Setzt sich dieser Trend fort, würde der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in der Europäischen Union im Jahr 2010 auf 5 % fallen, wohingegen der Marktanteil des Straßengüterverkehrs im Jahr 2010 auf 84 % steigen würde. Diese Entwicklung ist mehr als abschreckend und ihr muß gegengesteuert werden, d.h. Ausbau der Schiene, der in den letzten 50 Jahren vernachlässigt wurde: dementsprechend groß ist der Nachholbedarf. Es ist von niemandem bestritten, daß der Güterverkehrsmarkt einer der wenigen permanent wachsenden Märkte ist. Es ist nur die Frage, welcher Verkehrsträger davon profitiert. In den letzten Jahrzehnten war es eindeutig die Straße. Und wenn wir uns damit für die Zukunft nicht abfinden wollen, darin müssen wir für die Schiene die Möglichkeit schaffen, Marktanteile zu halten bzw. zurückzuerobern. Dazu gehören neben organisatorischen Maßnahmen vor allem auch der Ausbau der Infrastruktur.

Übertragen auf den Semmering heißt das: Wir müssen der Bahn ermöglichen, am Wachstum des Güterverkehrs auf der Südstrecke teilzuhaben, wenn wir nicht wollen, daß dieses Wachstum nur auf der Straße stattfindet. Über die Zeitachse des Wachstums gibt es unterschiedliche Meinungen, nicht aber über die Tatsache des Wachstums an sich. Vorausschauende Verkehrspolitik heißt, heute schon die Infrastruktur der Schiene auf den Güterverkehr der Zukunft auszurichten - auch am Semmering.

**Zu den Fragen 42 und 43:**

Bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie der Süd - Ost - Spange im Jahre 1991 war nicht absehbar, daß unser Nachbarland Ungarn Mitglied der Europäischen Union werden wird. Diese Entwicklung ist erst in den letzten Jahren erfolgt, daher hat die Expertenarbeitsgruppe auch die Verbindungen auf der Südbahn und an den Korridor V unter Einbeziehung der Nachbarländer beleuchtet. Im Lichte dieser Untersuchungen ist auch die Empfehlung zu verstehen, die Bahnlinie Wien - Flughafen - Wampersdorf - Eisenstadt - Sopron schnellstmöglich als hochrangige Bahnverbindung auszubauen. Die Experten - Arbeitsgruppe stellt weiters fest, daß sich seit der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie Süd - Ost - Spange wesentliche Rahmenbedingungen entscheidend geändert haben (Güterverkehrsentwicklung, EU - Beitrittsansuchen der Reformstaaten, Bahnausbau in konkurrierenden Korridoren). Daher ist die Süd - Ost - Spange in der Variante

der Machbarkeitsstudie nicht zweckmäßig. Aus diesem Grunde erübrigt sich auch eine weitgehende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Süd - Ost - Spange in der Variante der Machbarkeitsstudie.

Diesen Änderungen hat die Arbeitsgruppe durch die Einbeziehung Ungarns in die Trassenüberlegungen (z.B. Anschluß an den Korridor V) Rechnung getragen. Dabei spielt selbstverständlich auch der Streckenabschnitt Graz - Mogersdorf/Szentgotthárd eine Rolle. Es ist aber auch klar, daß diese Verbindung nur für den Güterverkehr und eventuell für Regionalverkehre relevant ist, als rasche Intercity - Verbindung zwischen den Zentren Wien, Graz und Klagenfurt jedoch ungeeignet ist, weil auf jeder Streckenvariante über Ungarn keine mit dem Straßenverkehr wettbewerbsfähigen Fahrzeiten erreicht werden können. Die Untersuchung der technischen Machbarkeit dieser Trassenvarianten und deren langfristige Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Südkorridor wird daher von der Experten - Arbeitsgruppe empfohlen. Es sollte jedoch auch bedacht werden, daß es hier um die eminente Bedeutung einer innerösterreichischen Lösung des Südbahnproblems mit einem zentralen Knoten Wien geht. Die Verlagerung ins Ausland wäre für die österreichische Wirtschaft überaus nachteilig. Die Verknüpfung mit dem Korridor V würde die Knotenfunktion von Wien und Graz sichern.

**Zu Frage 44:**

Die Angaben in Anhang 3 zum Protokoll 9 des Beitrittsvertrages beziehen sich auf ein Angebot zusätzlicher Schienenkapazitäten im Gütertransit im Austausch zu den Beschränkungen auf der Straße durch das Ökopunktesystem. Wegen der komplexen Netzzusammenhänge im System Südbahn wurden als maßgebliche Zahl 30 zusätzlich mögliche Züge für die gesamte Pontebbana - Achse genannt, ohne auf Ausbaumaßnahmen im Detail einzugehen. Für den innergemeinschaftlichen Nord - Süd - Transit hat die Pontebbana - Achse auch nicht diese Bedeutung. Daher erscheint diese Zahl im Vergleich zu anderen Transitachsen keineswegs niedrig und sollte im Zusammenhang mit den dort zugrundegelegten massiven Ausbaumaßnahmen beurteilt werden, wie sie insbesondere auf der Westbahn und der Brennerachse im Gang sind.

**Zu Frage 45:**

Die im AGTC - Übereinkommen festgelegten Ausbauparameter stimmen im wesentlichen mit den nationalen Vorgaben für den Ausbau von Eisenbahnstrecken überein, sodaß deren Umsetzung gegenüber sonstigen Vorhaben keine Mehrkosten verursacht.

**Zu Frage 46:**

Die Pontebbana - Achse - und damit auch der Semmering - Basistunnel ist in den letzten gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) enthalten, was ihre europäische Bedeutung unterstreicht und Gemeinschaftszuschüsse nach der TEN - Finanzierungsverordnung ermöglicht. Nicht zuletzt deshalb hat die EU - Kommission auch Mittel in der Höhe von 30,8 Mio. ATS für die Sondierungsarbeiten zugesagt, von denen bis 1997 12,5 Mio. ATS ausbezahlt wurden. Die Haushaltsrichtlinien der EU ermöglichen es nicht, den gesamten zugesagten Förderungsbetrag vor Fertigstellung des eingereichten Projektes ausbezahlen.

**Zu Frage 47:**

Die vom Nationalrat beschlossene Finanzierung erfolgte über eine ASFINAG - Novelle. Die Finanzierung hatte daher über die ASFINAG zu erfolgen.