

2187/J XX.GP

DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend Errichtung des Semmeringbasistunnels

Als eine der ersten Taten hat der neue Verkehrsminister erklärt, an der vom nunmehrigen Bundeskanzler Klima begonnenen Errichtung des Semmeringbasistunnels festhalten zu wollen. Dies, obwohl

* die Bauarbeiten seit Monaten zwangsweise ruhen, weil ein gigantischer Wassereinbruch - der von den Experten der Tunnelbauer in diesem Umfang stets für undenkbar gehalten wurde - die Tunnelbauer zur Flucht aus der Röhre zwang;

* es nach wie vor keine Finanzierung für das Projekt gibt, jedenfalls keine, bei der - so wie von Regierungsseite stets versprochen - Private das Risiko tragen,

* klar ist, daß ein Tunnel für die ÖBB ein so hohes Benützungsentgelt kosten würde, daß der Verkehr dadurch unwirtschaftlich wird und damit die Konkurrenzfähigkeit sinkt statt verbessert wird,

* der Rechnungshof massiv davor warnte, das Projekt in Angriff zu nehmen, weil die zugrundegelegten Studien offensichtlich falsch seien;

* nach wie vor keineswegs alle erforderlichen Verfahren positiv abgeschlossen sind.

Besonders empörend daran ist auch, daß die Gegner des Projektes nicht einmal einen Gesprächstermin beim Verkehrsminister erhalten, während ohne nähere Begründung das Projekt offensichtlich gegen alle Bedenken 'durchgezogen, werden so!1,

Interessant dabei ist besonders, daß bereits mehrere Landeshauptleute beider Koalitionsparteien den Bedenken der Opposition, daß hier eindeutig die falschen Prioritäten gesetzt würden, folgen: Der Bürgermeister von Wien erklärte gemeinsam mit dem Landeshauptmann von Niederösterreich, man solle um das Geld, das der Semmeringtunnel verschlinge, lieber die Schnellbahnen rund um Wien ausbauen, das käme hunderttausenden statt wenigen hundert Pendlern zugute,

Tatsächlich zeigt sich, daß - allen Vereinbarungen zum Trotz - der in seiner Sinnhaftigkeit völlig unbestrittene und auch ansonsten unproblematische Ausbau wichtiger Schnellbahnprojekte, vor allem der Flughafenschnellbahn S7 und der S80, sich seit Jahren hinzieht und außer Spatenstichen von Koalitionspolitikern so gut wie nichts passiert. Dafür soll nun auch hier die Privatfinanzierung stattfinden, die sich gerade beim Semmeringtunnel als undurchführbar erweist,

Denn obwohl sich mittlerweile Generationen von Verkehrsministern bemühen, Privatinvestoren zur Finanzierung des Semmeringtunnels zu bewegen, gelingt dies logischerweise nicht, denn es ist klar, daß dieser nicht wirtschaftlich sein kann, weil einerseits die Kosten höher - alleine jene für den Sondierstollen haben sich mittlerweile verdoppelt -, andererseits die Einnahmen wesentlich geringer

als prognostiziert sein werden. Letzteres vor allem deshalb, weil die ÖBB bereits seit Jahren erklären, ein kostendeckendes Benützungsentgelt niemals zahlen zu können, Alles, was also von der vielgepriesenen vollständigen Privatfinanzierung blieb, von der die ÖVP in Wahlkampfzeiten sogar ihre Zustimmung abhängig gemacht hatte, ist, daß einige Baufirmen bereit sind, sich einen Teil des Entgelts in Form von Anteilen am fertigen Projekt bezahlen zu lassen und dafür staatlich garantierte Einnahmen - dem Vernehmen nach rund 300 Mio.S pro Jahr - zu kassieren, um den lukrativen Auftrag zu erhalten: Im Grunde nur eine Form des Zahlungsaufschubes. Dem steht jedoch zusätzlich noch der Nachteil gegenüber, daß der Bund auch bei größten Problemen an die betreffende Baufirma gebunden ist, Doch ganz allgemein ist die Sinnhaftigkeit des Projektes zu bezweifeln, vor allem deshalb, weil die Koordination des Bahnausbaues generell fehlt :

So schreibt der Rechnungshof etwa über die stets von den Verkehrsministern als entscheidende Begründung genannte ‚Prognos-Studie‘ wörtlich: Es gelingt der Studie nicht, die Betriebs und volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Semmeringstunnels ohne schwerwiegende Einschränkungen nachzuweisen!

Entscheidende Punkte sind dabei aus der Sicht des Rechnungshofes:

- * Wichtige Pro-Argumente werden sogar von Prognos in Teilbereichen widerlegt.
- * Die Kapazitätsgrenze der historischen Bergstrecke wird erst ab dem Jahr 2010 erreicht.
- * Das Prognos-Gutachten errechnet große Vorteile aus der Einrichtung einer derzeit nicht nachgefragten, jedoch zuschußträgigen ("ökonomisch und ökologisch suboptimalen") Verkehrsart (inländische Rollende Landstraße).
- * Die im Bundesbahngesetz 1992 bereits vorgegebene Schwerpunktverlagerung weg von den (inländischen) Gütersubventionen wird nicht berücksichtigt.
- * Sie berücksichtigt nicht die Tatsache, daß die Vor- und Nachlaufstrecken und nicht der Paßübergang über den Semmering den eigentlichen Leistungsengepaß darstellen, Dessen ungeachtet hielt der seinerzeitige Verkehrsminister Klima - so wie der heutige - an seinem Vorhaben fest und mit seiner Rückendeckung begann die HL-AG sogar noch vor dem Vorliegen des notwendigen eisenbahnrechtlichen Bescheides - also klar gesetzeswidrig - mit den Bauarbeiten. Ein Umstand, der auch vom Verwaltungsgerichtshof als unzulässig angesehen wird: In der Begründung seines Spruches über eine Beschwerde steht wörtlich zu lesen: "Aus der (...) Verpflichtung der Behörde, über die Zulässigkeit (...) zu entscheiden, ergibt sich nämlich, daß die Aufnahme bzw. die Fortsetzung der bereits aufgenommenen Arbeit bis zur Entscheidung über einen nach §16(5) gestellten Antrag untersagt ist!

Doch derartige verfahrensrechtliche Mängel stören sozialistische Verkehrsminister offensichtlich nicht, erklärte der nunmehrige Bundeskanzler Klima damals doch öffentlich, was er von Bürgerbeteiligung und Genehmigungsverfahren hält, so: "In Deutschland gibt es Strecken, wo wo schon Züge fahren, während die Einsprüche noch laufen."(Standard, 12.12.94)

Die Hoffnung des Rechnungshofpräsidenten, daß 'die Anregungen zu einem fruchtbaren, dem wirtschaftlichen Einsatz öffentlicher Mittel dienenden Dialog führen' werde, scheint daher trügerisch gewesen zu sein.

Dabei, und das ist das eigentliche Problem, gäbe es eine Unzahl wesentlich wichtigerer Bahnbauprojekte, die derzeit wegen Geldmangels zu scheitern drohen, zumal der Semmeringtunnel, soll er tatsächlich eine wesentliche Beschleunigung der Südbahn bewirken, ja nur ein kleiner Baustein ist' Sogar der damalige Verkehrsminister Klima selbst erklärte (APA, 30.9.94), dieser Ausbau nach Kärnten werde die fünffache Summe verschlingen, eine Dimension, die ziemlich exakt jener einer sparsam ausgeführten Südostspange, also einer völlig neu trassierten Südbahn über das Burgenland, entspricht, Diese wird daher realistischerweise - weil die Mittel ja bereits in die alte Südbahn investiert wurden - nie realisiert werden können, obwohl so eine wesentliche Beschleunigung, große zusätzliche Kapazitäten und auch neue Verkehrserschließungen bisher vernachlässigter Regionen annähernd zum gleichen Preis erzielbar wären.

Es zeigt sich an diesem Beispiel dramatisch, welcher Schaden mangels koordinierter Planung - der Bundesverkehrswegeplan existiert bekanntlich immer noch nicht, und eine vorläufige Prioritätenreihung der vorliegenden Projekte, wie sie die FPÖ wiederholt gefordert hat, wurde nie vorgenommen - entsteht. Es gibt zwar eine diesbezügliche Studie, diese wird aber wohlweislich geheimgehalten, weil sie nicht die prestigeträchtigen Großprojekte, sondern kleinere Vorhaben wie Sicherungstechnik ganz oben reiht, Die Investitionsentscheidungen erfolgen günstigstenfalls nach dem Zufallsprinzip - nicht selten hat man den Eindruck, daß es vielmehr recht konkrete, nicht unbedingt aber verkehrspolitische, Interessen sind, die den Ausschlag geben - und haben zu einem ineffizienten Einsatz der ohnedies knappen Mittel geführt und drohen, dies weiter zu tun, Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Dringliche Anfrage:

1. Was hat Sie dazu bewogen, als eine Ihrer ersten Handlungen im neuen Ressort sich für die Fortsetzung des zu recht umstrittensten Bahnbauprojektes, einzusetzen?
2. Ist es richtig, daß Gegner des Tunnelprojektes bei Ihnen trotz zahlreicher Ersuchen keinen Gesprächstermin erhielten; wenn ja, warum wollen Sie sich deren Argumenten von vornherein verschließen?
3. Ist Ihnen bekannt, daß mehrere Landeshauptleute, insbesondere auch der Wiener Bürgermeister, sich für die Errichtung dringender Nahverkehrsautobahnen wie der S7 anstelle des Semmeringbasistunnels aussprechen?
4. Ist es richtig, daß die Finanzierung der S7 - trotz des offensichtlichen Mißerfolges der Interessentensuche beim Semmeringtunnel - privat erfolgen soll, was zweifellos eine weitere Verzögerung bewirken würde?
5. Wieviel wird der Sondierstollen nach derzeitigem Stand kosten, wieviel war bei der Auftragsvergabe vorgesehen und wer kommt für die Mehrkosten auf?
6. In welchem genauen finanziellen Umfang wurden im Zusammenhang mit dem Semmeringbasistunnel bisher Aufträge erteilt, in welchem abgewickelt?

7. In welchem genauen Umfang ist die Finanzierung des Semmeringbasistunnels derzeit durch jeweils wen gesichert?
8. Halten Sie es für vertretbar, hunderte Millionen Schilling an Steuergeldern in ein Projekt zu investieren, dessen Weiterbau finanziell nicht geklärt ist?
9. In welcher genauen Form und welchem genauen Umfang erwarten Sie eine Privatbeteiligung an den Errichtungskosten und wie hoch schätzen Sie diese aktuell ein"?
10. Welchen genauen Beschäftigungseffekt erwarten Sie durch die Errichtung dieses Tunnels beim Bau selbst sowie andererseits durch die Einsparung von Eisenbahnern im Betrieb danach?
11. Welche Möglichkeiten sehen Sie, bei der Auswahl der Baufirmen/Investoren zumindest zu erreichen, daß im Falle einer Errichtung des Tunnels österreichische Bauarbeiter beschäftigt werden, zumal sich mehrheitlich ausländische Firmen beworben haben?
12. Können Sie ausschließen, daß es dabei in irgendeiner Form zu staatlichen Garantien kommt, zumal einige der Bieter bereits öffentlich erklärt haben, daß dies die Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit sei?
13. Wieviel wird die Führung eines Zuges durch den Tunnel unter der Annahme der derzeit - extrem niedrig - geschätzten Baukosten kosten, wenn damit diese Baukosten wieder verdient werden sollen und ist es richtig, daß ein jährliches Benützungsentgelt von rund 300 Mio. S geplant ist, was etwa doppelt so viel wie bisher wäre?
14. Wie wollen Sie die finanziellen Mittel für die übrigen im Zuge des Südbahnausbaues erforderlichen Projekte - nach Angaben Ihres Vorgängers Klima über 30 Mrd.S - aufbringen?
15. Halten Sie es angesichts dieser gewaltigen Investitionsvolumen für realistisch, in der Folge auch noch eine zweite Südbahn, die in der Sparvariante etwa noch einmal soviel, in jener der 'Machbarkeitsstudie' sogar noch wesentlich mehr kosten dürfte, zu errichten, so wie dies aufgrund der Verordnung, mit der diese 'Südostspange' zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, vorgesehen ist?
16. Halten Sie es für richtig, damit praktisch die Südostspange aufzugeben, gerade zu einem Zeitpunkt, da Raumplaner vorschlagen, diese wegen ihrer europaweiten Bedeutung in die Reihe der von der EU mitzufinanzierenden Projekte aufzunehmen?
17. Ist Ihnen bewußt, daß dieses Projekt aber kaum mehr wirtschaftlich realisierbar sein wird, wenn - so wie dies konkret geplant ist - eine Parallelstrecke in Ungarn und Slowenien errichtet wird und welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?
18. Ist Ihnen bewußt, daß diese Strecke neben der Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und Graz bzw. Klagenfurt auch eine wesentlich bessere Erschließung der betroffenen Regionen bewirken könnte und durch den Koralmtunnel erst die Voraussetzung für ein einigermaßen konkurrenzfähiges Angebot im Schienenverkehr Graz-Klagenfurt schaffen würde, was mit einem Ausbau der bestehenden Südbahn nie zu erreichen ist?

19. Welche Überlegungen waren dafür maßgeblich, daß im Bereich des 'Knoten Obersteiermark' ausgerechnet der Galgenbergtunnel gebaut wurde, der lediglich eine geringfügige Fahrzeitverkürzung zwischen Leoben und St. Michael ermöglichen wird, der wesentlich sinnvollere, weil kapazitätserhöhende Traidersbergtunnel als Verbindung zur Schoberpaßstrecke hingegen weiter auf die Realisierung warten muß?
20. Sind Sie der Ansicht, daß in den letzten Jahren tatsächlich stets die wichtigsten Bahnprojekte in Angriff genommen wurden?
21. Welche Gründe sind dafür maßgeblich, daß es bis heute kein nachvollziehbares System einer Prioritätenreihung im Bereich des Verkehrsinfrastrukturbau gibt und wann wird endlich - auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans oder möglichst in vorläufiger Form schon vorher - eine solche Reihung vorgenommen werden?
22. Sind Sie bereit, dem Nationalrat die im Auftrag Ihres Hauses und der ÖBB-Infrastruktur erstellte Studie über die Priorität von Bahnausbauvorhaben zur Verfügung zu stellen; wenn nein, warum nicht?
23. Wie hoch waren in den letzten Jahren die Investitionen in die einzelnen mittlerweile fertiggestellten Eisenbahninfrastrukturprojekte und welcher konkrete finanzielle Erfolg war damit bisher verbunden?
24. Welche genauen fahrplanmäßigen Vorhaben der ÖBB liegen diesem Infrastrukturausbau zugrunde, zumal der Taktfahrplan NAT, für den mittels des Semmeringtunnels ein symmetrischer Taktknoten erreicht werden sollte, gerade in der Steiermark (Richtung Westen) massiv ausgedünnt und beispielsweise wichtige Tagesrandverbindungen bereits gestrichen wurden?
25. Wie verantworten Sie bzw. Ihr Ressort die Tatsache, daß mit dem Bau des Sondierstollens bereits vor dem Vorliegen des eisenbahnrechtlichen Bescheides begonnen wurde ?
26. Wie verantworten Sie bzw. Ihr Ressort die Tatsache, daß dieser Bau auch nach dem Spruch des Verwaltungsgerichtshofes, der ausdrücklich festhielt, daß bis zu einer Entscheidung der Behörde über die fraglichen Anträge die Bauarbeiten untersagt seien, fortgesetzt wurde und wird?
27. Wie hoch sind die vorläufig ausgelegten Anwaltskosten, welche der HL-AG in dem Verfahren entstanden, das sie gegen Herrn Dipl. Ing. Christian Schuhböck führt, weil sich dieser in einer Tageszeitung kritisch geäußert hat? Werden Sie die HL-AG anweisen, nicht länger auf Kosten des Steuerzahlers gegen einen engagierten Landschaftsökologen zu prozessieren?
28. Der Verfassungsgerichtshof hat überdies am 5. Dezember 1995 (Zl, B 274/95-27) festgestellt, daß die Trassenverordnung (BGBl. 472/1991) nach § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz (BGBl. 135/1989) keine Rechtsgrundlage für das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren gem. §§ 35 und 36 des Eisenbahngesetzes darstellt. Daher lag mit dem Erlaß der Trassenverordnung noch keine Projektgenehmigung im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie über die UVP (BS/337/EWG vom 27. Juni 1985) vor, Ist Ihnen bewußt, daß das bedeutet, daß Sie damit ein UVP-pflichtiges Projekt ohne vorherige Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen lassen?

29. Warum haben Sie und Ihre Vorgänger die massiven Bedenken des Rechnungshofes gegen die ihrer positiven Entscheidung für den Semmeringbasistunnel zugrundeliegende Prognosestudie ignoriert?

30. Wie stellt sich aus Ihrer Sicht die Finanzierung des - sicher nicht kostendeckenden - Weiterbetriebes der alten Bahnstrecke, wie sie seinerzeit zwischen dem Verkehrsministerium und dem Land Niederösterreich vereinbart wurde, dar?

31. Schließen Sie - im Sinne des genannten Übereinkommens - aus der Sicht des Bundes aus, daß die alte Semmeringstrecke nach Fertigstellung des Tunnels als unrentable Nebenbahn, so wie zahlreiche andere Linien derzeit, eingestellt wird?

32. Sind Sie bereit, in Anbetracht der diskutierten Probleme und der - auch nach Ansicht des hauptbetroffenen Bundeslandes Niederösterreich und Wiens - niedrigen verkehrspolitischen Priorität des Semmeringbasistunnels im Vergleich zu anderen Bahnprojekten, den Baustopp wieder in Kraft zu setzen?

In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Anfrage in Sinne der Bestimmungen des §93(1) GOG dringlich zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu behandeln.