

5379/J XX.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten G.Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend Rechnungshofbericht "Semmering - Basistunnel"

Im angeführten Bericht des Rechnungshofes wird der bisherige Planungsverlauf des Eisenbahnprojekts umfassend dargestellt. Zu diversen Bemerkungen und Kritikpunkten des Rechnungshofes (insgesamt zwei Dutzend) nimmt das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr nicht Stellung. Nur sechsmal bezieht es Position. Außerdem bedürfen verschiedene Vorgänge einer weiteren Klärung. Der Rechnungshof bemängelt, daß der Entscheidung zum Semmering - Basistunnel keine Grundsatzentscheidung über den zukünftigen Verlauf der Südbahn voranging.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wann wird die fehlende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bzw. - berechnung einerseits für den Basistunnel andererseits für die SO - Spange durchgeführt und der Öffentlichkeit vorgelegt?
2. Welche Untersuchungen liegen dem Masterplan zur Frage der optimalen Trassenführung konkret zugrunde, welche Bewertungen wurden durchgeführt und wie lauten die Ergebnisse in Zahlen?
3. Warum wurde die Version des Masterplans, die auch eine stufenweise Realisierung der Südostspange zwischen Wien und Graz vorsah, verworfen?
4. Welche Auswirkungen auf die Erreichbarkeit und welche ökonomischen und ökologischen Konsequenzen ergeben sich daraus für den steirischen Zentralraum um Graz und das Südburgenland?
5. Welche Kapazität setzen Sie für die Südbahn unter der Annahme an, daß kein Semmering - Basistunnel, wohl aber eine entsprechend den Auflagen des Denkmalschutzes im Bestand sanierte Bergstrecke verfügbar wäre?
6. Wie groß wäre die Kapazität der Südbahn nach Realisierung des Basistunnels?

7. Wie stehen Sie zur Erkenntnis der Experten - Arbeitsgruppe, daß die Kapazität der Semmering - Bergstrecke bis 2015, unter Einbeziehung der Reserven, die die Aspangbahn bietet, sogar bis 2025 ausreicht?
8. Sind kapazitätserhöhende Maßnahmen auf den Zulaufstrecken vorgesehen? Wenn ja, welche und warum sollten diese nicht auch ohne den Ball des Semmering - Basistunnels möglich sein?
9. Wie hoch schätzen Sie das Gesamtpotential für betriebliche Einsparungen zufolge des Semmering - Basistunnel mit und ohne die Betriebskosten für das Weltkulturerbe der Ghega - Bahn?
10. Welche Baukosten erwarten Sie für den Basistunnel aus heutiger Sicht?
11. Wie hoch sind die Annuitäten für die Baukosten des Tunnels?
12. Wie hoch werden die jährlichen Erhaltungskosten für den Tunnel allein sowie für die Bergstrecke nach Bau des Tunnels eingeschätzt?
13. Gibt es eine Abschätzung, welche Auswirkungen eine Fahrzeitverkürzung von ca. 30 Minuten infolge des Semmering - Basistunnels auf die Obersteiermark haben würde? Bruck/Mur wäre dadurch ungefähr in der gleichen Zeit aus Wien erreichbar wie derzeit Mürzzuschlag!
14. Die Experten - Arbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn hat empfohlen, die Südostspange in der Variante der Machbarkeitsstudie zu streichen. Nach welcher Methode hat die Experten - Arbeitsgruppe ihre Untersuchungen durchgeführt und zu welchen konkreten Bewertungsergebnissen ist sie dabei gekommen?
15. Wie man weiß, waren der Experten - Arbeitsgruppe auch andere Varianten zur Untersuchung vorgelegt worden, die durchwegs mit geringerem Aufwand, in kürzerer Zeit und in verkehrswirksamen Etappen realisiert werden könnten. Welche Ergebnisse hat die Experten - Arbeitsgruppe dazu erhalten?
16. Es gibt eine Studie über die Aspangbahn, die ein Experte (Dr. Petzmann) im Auftrag der niederösterreichischen Landesregierung ausgearbeitet hat. Ist Ihnen diese Studie bekannt? Demnach ist innerhalb von ca. 10 Jahren um ca. 3 Milliarden Schilling eine schrittweise Modernisierung dieser Bahn zwischen Wiener Neustadt und Hartberg möglich. Zusammen mit einem kurzen Lückenschluß zur Grazer Ostbahn (z.B. entlang der Südbahn) könnte ein "Semmering Bypass" entstehen,
 - der eine Fahrzeit Wien - Graz von 2 Stunden ermöglichen würde,
 - der die Kapazität des Systems Südbahn um 5 Millionen Tonnen pro Jahr erhöhen würde
 - und der insgesamt geringere Baukosten verursachen würde wie der Semmering - Basistunnel.Diese Ausbaumöglichkeit ist übrigens in ähnlicher Form im Masterplan enthalten, wie er ursprünglich mit den Ländern bereits akkordiert war. Haben Sie auch diese Variante mit der gleichen Methode und anhand der gleichen Kriterien bewertet wie die anderen Varianten? Wenn ja, welche möglichen Trassenführungen zwischen Hartberg und Graz bzw. Gleisdorf haben sie angenommen? Welche konkreten Ergebnisse habe Sie erhalten?

17. Welchen Stellenwert messen Sie der geplanten Eisenbahnverbindung zwischen Ungarn und Slowenien bei? Stimmt es, daß die Fertigstellung einer eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke in wenigen Jahren, jedenfalls noch vor Fertigstellung des Semmering - Tunnels zu erwarten ist?
18. Welche langfristigen Folgen hat nach ihrer Einschätzung der zeitliche Ablauf der Ausbaumaßnahmen im Südbahnkorridor im Hinblick auf den parallel dazu erfolgenden Ausbau des Korridors V?
19. Welcher Einfluß kommt dabei den jeweiligen Trassenpreisen zu?
20. Nicht zuletzt empfiehlt auch die Experten - Arbeitsgruppe ausdrücklich, die endgültige Entscheidung über den Bau des Semmering - Basistunnels erst nach Durchführung aller noch offenen Untersuchungen zu fällen, zumal auch die vorhandenen Kapazitätsreserven keinen unmittelbaren Handlungsbedarf nahelegen. Warum wollen Sie trotzdem mit dem Tunnelbau sofort beginnen, falls Ihnen der Verfassungsgerichtshof die rechtlichen Möglichkeiten dazu gibt, obwohl - wie der Rechnungshof aufgezeigt hat - die primitivsten Nachweise über die Sinnhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit des Projektes ausstehen und es offenbar eine Alternative gibt, die dem Tunnel in allen wesentlichen Belangen gleichwertig oder überlegen ist?
21. Warum wurde auf einen etappenweisen Ausbau nach Schweizer Muster verzichtet?
22. Weshalb drang das Ministerium nicht auf die Überprüfung und Adaptierung des Prognos - Gutachtens, sondern gab sich mit der Evaluierung der Bedeutung des Systems Südbahn zufrieden?
23. Aus welchen Gründen nahmen Sie und Ihre Amtsvorgänger die 1994 vom RH festgestellte zusätzliche Entscheidungsverantwortung nicht wahr?
24. Warum wurden die Hinweise des RH aus dem Jahr 1994 nicht berücksichtigt?
25. Wie erklären Sie sich, daß die Kosten für gebundenes Kapital nicht in die Kostenaufstellung des Gesamtprojekts aufgenommen wurden?
26. Weshalb wurde die betriebstechnisch günstigere Variante Langenwang bzw. der Ausbau der bestehenden Strecke nicht mit der gleichen Tiefe wie die zweigleisige Tunnellösung nach Mürzzuschlag untersucht?
27. Im Zusammenhang mit der Hochleistungsstreckenverordnung bemängelte der PH das Fehlen einer Prioritätensetzung, der Wirtschaftlichkeitsstudien und eines verkehrsträgerübergreifenden Bundesverkehrswegeplans. Wieso enthielt sich dabei das Ministerium einer Stellungnahme?
28. Aus welchen Gründen drangen Sie nicht auf eine Festlegung des Kostenrahmens in Verordnungsform?

29. Da es keine externen Gutachten mit einer gesamtwirtschaftlichen Darstellung gab, stellt sich die Frage, warum sie nicht von Ihren Stellen 1991 nachgefordert wurden?
30. Ende November 1994 erteilte das Bundesministerium die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das Projekt Gloggnitz - Mürzzuschlag. Wie begründen Sie diese Entscheidung?
31. Weshalb erledigten Sie die von der HL -AG erhobenen Berufungen gegen die vom Land Niederösterreich abgewiesenen Enteignungsanträge bisher nicht und enthielten sich einer Stellungnahme?
32. Wieso nahmen Sie hin, daß die Ausfinanzierung der, der HL - AG aufgetragenen Projekte, nicht gesichert war?
33. Warum verabsäumten Sie, bei der öffentlichen Interessentensuche, einen breiten und internationalen Bewerberkreis für Bau, Betrieb und Finanzierung des Projektes zustandezubringen und dem RH diese Vorgangsweise zu erklären?
34. Aus welchen Beweggründen wurden gleichzeitig ohne Abgrenzung der Aufgabenstellung Interessenten für eine Bau - und Betriebskonzession gesucht?
35. Weshalb wurden in der Frage des Benützungsentgelts künftige Benützer nicht miteingebunden?
36. Wieso erging zur vom RH festgehaltenen Kapazität der Bergstrecke keine Stellungnahme?
37. Warum drangen Sie nicht auf die Vorlage harmonisierter Daten über den Güterverkehr auf der Bergstrecke?
38. Wie stehen Sie zu der Tatsache, daß die Führung des lokalen Reiseverkehrs auf der Bergstrecke nach der Errichtung des Tunnels wirtschaftlich nicht mehr gerechtfertigt erscheint?
39. Akzeptieren Sie die Feststellung des RH, daß der Neubau der S - O - Spange nicht mit dem Semmering - Projekt vergleichbar sei? Wenn nein, warum nicht?
40. Erreichbarkeit gilt als ein wesentliches Kriterium für Infrastrukturmaßnahmen. Wie stehen Sie zur Empfehlung des RH, den wirtschaftlich schwachen Raum SO - Österreichs bahnmäßig besser zu erschließen?
41. Erachten Sie die Empfehlung des RH, die Bauplanung nach der Entwicklung der Verkehrsströme auszurichten, als wesentlich? Warum gab es dazu keine Stellungnahme?
42. Warum wurde bis heute die 1991 in Auftrag gegebene vertiefte Wirtschaftlichkeitsberechnung über die S - O - Spange nicht eingeholt?

43. Aus welchen Gründen wurde die Option einer zum Teil ausländischen Linienführung trotz der Erklärung der Abschnitte Graz - Staatsgrenze bei Mogersdorf zur Hochleistungsstrecke nicht näher verfolgt?
44. Weshalb enthält das Protokoll des Beitrittsvertrags vom Juni 1994 über die Pontebbana - Achse keine Infrastrukturmaßnahmen und warum wird der zusätzliche Gütertransit mit nur 30 Zügen eingeschätzt?
45. Warum verzichtete man im Zuge des AGTC - Übereinkommens auf mögliche Folgekosten für den Bund hinzuweisen?
46. Da die Südbahn zu den transeuropäischen Netzen zählt, wurden von seiten der EU 1996/97 nicht rückzahlbare Zuschüsse von insgesamt öS 30,8 Mio. für die Errichtung eines Sondierungsstollens in Aussicht gestellt. Warum wurden bis 1997 erst öS 12,5 Mio. bezahlt?
47. Warum wurden nicht bereits 1989 anlässlich des Grundsatzbeschlusses im Nationalrat klare Aussagen über die Möglichkeiten des Finanzierungsmodus getroffen?