

Anfrage

**der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

betreffend Klärungsbedarf rund um das Vorhaben "Semmering-Basistunnel neu"

Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens "Semmering-Basistunnel neu" bestehen nun, auch nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, Zweifel an der Rechtmäßigkeit und Zulässigkeit "Grünes Licht" für den Bau zu geben. Es mehren sich die Indizien, dass die nun tatsächlich umgesetzte Trassenvariante in Teilen maßgeblich von der eingereichten Streckenführung abweicht, und dies bereits seit Jahren auf Seiten der Projektswerberin, der ÖBB Infrastruktur AG, bekannt war. Daraus ergeben sich nicht nur Zweifel an der rechtmäßigen Gültigkeit der UVP-Genehmigung, sondern es werden auch andere, unzureichend geklärte Fragen aufgeworfen.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Welche Änderungen wurden im Rahmen des Vorhabens "Semmering-Basistunnel neu" im Teilabschnitt Grautschenhof seit 2012 vorgenommen?
2. Wodurch sind diese Änderungen zu begründen?
3. Welche Auswirkungen auf die auf den Teilraum Grautschenhof entfallenen Kosten haben diese Änderungen?
4. Wie hoch belaufen sich die Gesamtkosten für den Teilraum Grautschenhof?
5. Welche Auswirkungen haben die vorgenommenen Änderungen auf andere Teilräume des Vorhabens "Semmering-Basistunnel neu"?
6. In wie weit sind Ihrem Ressort Differenzen zwischen den, für das UVP-Verfahren eingereichten Unterlagen und den aktuellen Umsetzungsplänen im Teilraum „Zwischenangriff Göstritz“ bekannt? Bitte um detaillierte Erläuterung der Abweichungen.
7. Welche Auswirkungen haben diese Abweichungen auf die Kosten des Teilraums „Zwischenangriff Göstritz“?
8. Welche Auswirkungen haben diese Abweichungen auf die Kosten anderer Teilräume im Rahmen des Vorhabens "Semmering-Basistunnel neu"?
9. Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wurde das „öffentliche Interesse“ des Vorhabens "Semmering-Basistunnel neu" vor allem auch mit Verweis auf EU-

Interessen begründet. Das öffentliche Interesse des Vorhabens ist auch nach der Änderung nicht gegeben. Nicht zuletzt untermauert das Ergebnis der ersten Ausschreibungsrunde der „Connecting Europe Facility“ allerdings begründete Zweifel an einer ebensolchen Bedeutung. So etwa meinte auch der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europaparlament Michael Cramer, dass Semmering- und Koralmbahn fast ausschließlich von lediglich nationaler Bedeutung seien. Weiters verwies er auf das geringe Verkehrsaufkommen Richtung Adria, wonach die Wirtschaftlichkeit keinesfalls gegeben sei. Welche Argumente werden seitens Ihres Ressorts diesen Tatsachen und Argumenten entgegengesetzt, welche das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts weiterhin rechtfertigen?

10. Es ist bekannt, dass bei der Bedarfsermittlung des Vorhabens "Semmering-Basistunnel neu" Verkehrsprognosen zugrunde gelegt wurden, welche mittlerweile 10 Jahre und älter sind.
 - a. Welche Verkehrsprognosen zur Entwicklung des Aufkommens wurden der Bedarfsermittlung im Konkreten zugrunde gelegt?
 - b. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den Jahren 2005 bis 2014 tatsächlich entwickelt?
11. Inwiefern haben Änderungen der EU-Rechtslage (z.B. die Anhebung der Zugha-kengrenzlast) Auswirkungen auf die Verkehrsprognosen und die Bedarfsermittlung?
12. Im Jahr 2005 wurde der damalige Verkehrsminister Hubert Gorbach seitens des Ministerrates beauftragt einen neuen Anlauf für die Realisierung des Semmering-Basistunnels ("Semmering-Basistunnel neu") zu starten. Das damals genannte Investitionsvolumen belief sich auf EUR 1,25 Mrd. Aktuell stehen die Kostenschätzungen bei rund EUR 3,3 Mrd, deren Finanzierung noch einige nachfolgende Generationen belasten wird. Auf welche Summe werden sich nach Ihren Berechnungen die Gesamtkosten des Vorhabens "Semmering-Basistunnel neu" inklusive Finanzierungskosten belaufen?
 - a. Welche Werte werden für die einzelnen Berechnungsparameter (z.B. Zinssatz) dabei angenommen?
 - b. Wie hoch werden nach Ihren Berechnungen die jährlichen Betriebskosten für den Semmering-Basistunnel sein?
 - c. Auf Basis welcher Daten kommen diese Berechnungen für die jährlichen Betriebskosten für den Semmering-Basistunnel zustande?
 - d. Wie hoch sind die jährlichen durchschnittlichen Betriebskosten im Vergleich dazu für eine flache Freilandstrecke?
13. Sind Ihrem Ressort „politische Vorgaben“ hinsichtlich der Einbindung des Bahnhofs Mürzzuschlag in die Trasse bekannt?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn nein: Wie ist die Wahl dieser kostentreibenden Variante sachlich zu begründen?
14. Gemäß den Projektvorgaben für die Planung des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ waren u.a. ein großräumiges Ausweichen von tektonischen Störungszonen, von stark wasserführenden Gesteinseinheiten, von großen Wasserversorgungen, Natura 2000- und Naturschutzgebieten sowie Feuchtlebensräumen mit Bezug zum Berg- und Grundwasserkörper. Die gewählte Trasse führt al-

lerdings nun geradewegs durch tektonische Störungszonen und durch stark was-
serführende Gesteinseinheiten. Wodurch können diese maßgeblichen Abwei-
chungen von den Projektvorgaben begründet werden?

15. Aus welchen Gründen kam eine Variante eines direkten Tunnels von Gloggnitz
nach Langenwang nicht in Betracht bzw. letztlich nicht zum Zug?
16. Derzeit hält die „Semmeringbahn mit umliegender Landschaft“ den UNESCO-
Welterbe-Status. Inwieweit wurde bis dato abgeklärt, welche Auswirkungen die
Umsetzung des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ auf den Status als UN-
ESCO-Weltkulturerbe haben kann?
17. Wie schätzt Ihr Ressort das Risiko ein, dass im Zuge der Errichtung des "Semme-
ring-Basistunnels neu" der „Semmeringbahn mit umliegender Landschaft“ der
Status als UNESCO-Weltkulturerbe aberkannt wird?
18. Liegen Ihrem Ressort dazu schriftliche Unterlagen seitens der UNESCO vor?
 - a. Wenn ja, welchen Inhalt haben diese?
 - b. Wenn nein, auf Basis welcher Fakten und Unterlagen basieren die Ein-
schätzungen Ihres Ressorts hinsichtlich einer Gefährdung des Status als
UNESCO-Weltkulturerbe?


(Pöck)


(Strolz)


(LOACKER)


(Meindl-Neislinger)



