

977/A XX.GP

ANTRAG
gem. § 75 Abs. 1 GOG - NR

der Abgeordneten Mag. Schweitzer, Dr. Graf
und Kollegen
betreffend Ministeranklage gemäß Art. 143 i.V.m. Art. 142 Abs. 2 lit b B - VG

Aufgrund des nunmehr vorliegenden Sonderberichtes des Rechnungshofes III - 155 d.B. betreffend das Eisenbahnprojekt Semmering - Basistunnel ist es offenkundig geworden, daß die jeweils zuständigen Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bzw. für Wissenschaft und Verkehr erhebliche Gesetzesverletzungen zu verantworten haben.

Mit Antrag vom 16. April 1997 wurde gemäß § 99 Abs. 2 GOG - NR an den Rechnungshof das Verlangen gerichtet, eine "Sonderprüfung der Gebarung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken - AG und der ÖBB hinsichtlich der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des Projektes Semmering Basistunnel unter Berücksichtigung der bisher gesammelten Erfahrungen sowie der geplanten Finanzierungsmodelle in allen Varianten" vorzunehmen.

Die Prüfung selbst erfolgte zwischen Juni und September 1997, im März 1998 wurde der Bericht an HL - AG, ÖBB und Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr versandt, als letztes antwortete das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr im Juli 1998. Die allzu zögerlichen Stellungnahmen der geprüften Stellen vermittelten den Eindruck, daß eine Verschleppung des Prüfungsabschlusses beabsichtigt war.

Allerdings hatte der Bericht offensichtlich schon vorher offensichtlich Wirkungen entfaltet, denn aufgrund der Prüfungen wurde Bundesminister Dr. Einem vom Rechnungshof noch im Herbst 1997 darauf hingewiesen, daß die Ausschreibungen für die Privatfinanzierungen problematisch seien, nach Vorliegen des Rohberichtes hob Bundesminister Dr. Einem sodann die Ausschreibung auf.

Besonders bemerkenswert war dies auch deshalb, weil der Bericht zu diesem Zeitpunkt dem Auftraggeber Nationalrat gegenüber noch geheimgehalten wurde und Bundesminister Dr. Einem Falschmeldungen über seinen Inhalt in die Welt setzte: (Standard, 16.4.98 *'Der Rohbericht ist harmloser als die Gegner erhoffen'* erklärte Minister Einem. Er bedeute keinesfalls das Aus für den 'Ausbau der Südbahn', wie man im Ministerium das Tunnelprojekt umschreibt.)

Die Prüfung des Eisenbahnprojektes Semmering Basistunnel durch den Rechnungshof erbrachte folgendes Ergebnis:

Die ÖBB verfolgten seit Jahrzehnten das Ziel, mit einem Neubautunnel durch den Semmering die Verkehrsabwicklung in diesem Abschnitt der Südbahnstrecke zu verbessern.

Zu Beginn der 80er Jahre planten die ÖBB, durch den Bau eines Semmering - Basistunnels eine etwa um die Jahrtausendwende fällig werdende Generalinstandsetzung der Bergstrecke einzusparen.

Dieses Ziel wurde nicht erreicht. Ursachen hierfür waren die 12 Jahre lang dauernde Planungsphase, die erst 1991 erlassene Trassenverordnung, der 1992 verfügte Baustopp zur Einholung eines Gutachtens zur Projektwirtschaftlichkeit, offene Finanzierungsfragen, weiters der seit 1996 erfolgte Wassereinbruch im Sondierstollen sowie langwierige Genehmigungsverfahren und die Erhöhung der geplanten Bauzeit von ursprünglich vier bzw. sechs auf 13 Jahre.

Da die Fertigstellung des Tunnels dadurch für die ÖBB zu spät käme, begannen sie mit der Sanierung der Bergstrecke.

Für das Hochleistungsstrecken - Programm fehlen nach wie vor die Prioritätensetzung sowie Wirtschaftlichkeitsstudien, ein verkehrsträgerübergreifender Bundesverkehrsplan sowie die Klarstellung der Linienführung der künftigen Südbahn. Die seit langem bekannte Rechtsfrage, ob für Eisenbahnanlagen zusätzlich ein eigenes landesbehördliches Naturschutzverfahren erforderlich sei, wurde erst beim gegenständlichen Tunnelprojekt einer langwierigen Klärung zugeführt.

Die nach Ansicht der ÖBB und des Verkehrsministeriums technisch günstigste Basistunnel - Trasse bis Langenwang wurde nicht mehr tiefgreifend untersucht.

Im Jahr 1991 kamen der Bund und das Land Niederösterreich überein, daß die Bergstrecke für den Schüler-, Berufs- und Touristikverkehr erhalten bleiben solle, auch wenn der Semmering - Basistunnel gebaut werde.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der ÖBB für den Basistunnel setzte 1988 die Einstellung der Bergstrecke, offene Hangabschnitte und mehrere Tunnelvortriebspunkte voraus. Die Aufrechterhaltung der Bergstrecke sowie wiederholte Planungszugeständnisse der HL - AG an Behörden und Anrainer verteuerten das Projekt nachhaltig. Die Trasse rückte ins Berginnere, und Zwischenpunkte für den Tunnelvortrieb wurden aufgegeben.

Trotz dieser schwerwiegenden Änderungen der Projektumstände erstellte die HL - AG keine neuerliche Konzeptänderung, wie beispielsweise eine etappenweise Ausführung nach Schweizer Vorbild. Ebenso fehlten die gebotene Festlegung des Kostenrahmens durch Verordnung und eine Darstellung des gesamtwirtschaftlichen Interesses am Basistunnelprojekt durch den Bundesminister als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen.

Die Kostenschätzungen der HL - AG stiegen von 4,2 Mrd. S (1990) auf 7,9 Mrd. S (1997). Eine Valorisierung bis zum angenommenen Bauende (2008) ergab 10 Mrd. S. Die Kapitalkosten wurden nicht berücksichtigt; eine Kostenfortschreibung aufgrund des Wassereinbruches und der verlängerten Baudauer unterblieb.

Für die Finanzierung des Semmering - Basistunnels und anderer Neubauvorhaben waren ab 1989 außerbudgetäre Mittel vorgesehen, welche jedoch insgesamt zu niedrig waren. Aus Budgetmitteln des Bundes wurde keine Vorsorge getroffen. Seit 1995 suchte das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr für den Semmering - Basistunnel einen privaten Errichter und Betreiber als Finanzierungspartner. Eine darauf abzielende Ausschreibung des Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr hob Bundesminister Dr. Einem im April 1998 auf. Die Finanzierung von Hochleistungsstreckenprojekten wurde aufgrund des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes BGBl.Nr. 201/1996 auf eine neue Grundlage

gestellt. Dabei hat die SCHIG die Finanzierung von Schieneninfrastrukturinvestitionen insbesondere aus vereinnahmten Benützungsentgelten und getätigten Kreditoperationen sicherzustellen.

Die Unterlagen der ÖBB über die Anzahl der Züge waren fehlerhaft; die Angaben über die Streckenleistungsfähigkeit berücksichtigen keine Bauarbeiten; über den Güterverkehr bestanden zwei unterschiedliche Statistiken.

Eine Süd - Ost - Spange als zweite Südbahn würde neue Regionen erreichbar machen, Reisezeiten verringern und eine höhere Streckenleistungsfähigkeit aufweisen. Sie hätte allerdings ungünstigere Anlageverhältnisse als die bestehende Südbahntrasse und einen überwiegenden Neubauanteil; die 1991 mit 61,2 Mrd. S ermittelten Investitionskosten wurden bisher nicht fortgeschrieben. Für den teilweisen oder gesamten Bau einer Süd - Ost - Spange sind mangels einer darauf gerichteten Bauverordnung des Ressortsministers, für die das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen hergestellt werden müßte, bisher keine Mittel vorgesehen.

Die Argumentationen der Bundesregierung bzw. des jeweiligen Bundesministers für die Errichtung des Semmering - Basistunnels verliefen bei diesem Langzeitprojekt sehr unterschiedlich:

(1) Zu Beginn der 90er Jahre wurde als Begründung des Semmering - Basistunnels nicht so sehr seine Kapazität sondern insbesondere die dadurch mögliche Abwicklung des kombinierten Verkehrs, der Fahrzeitgewinn von einer halben Stunde sowie die Energieeinsparung als maßgeblich bezeichnet.

(2) Im Dezember 1983 - nach Vorliegen der Prognos - Studie - ergab sich laut den Darlegungen des damaligen Bundesministers Mag. Viktor Klima die Baunotwendigkeit nicht aus der Kapazitätsproblematik, sondern aus der hohen Wirtschaftlichkeit des Projektes, wodurch auch das Finanzierungsproblem lösbar erschien.

(3) Im April 1994 wertete der damalige Bundesminister Mag. Viktor Klima auch die Möglichkeit der Führung der Rollenden Landstraße nicht mehr als entscheidendstes Kriterium für den Bau des Semmering - Basistunnels.

(4) Hinsichtlich der Finanzierung stellte der frühere Bundesminister Mag. Viktor Klima seit 1994 wiederholt die Möglichkeit und Vorteile einer völlig privaten Finanzierung ohne jegliche Bundeshaftung dar, welche sich aus der gutachtlich errechneten Wirtschaftlichkeit ergäbe. Nach einer realistischeren Einschätzung wurde im Nationalrat weitgehend privatwirtschaftliche Finanzierung in Form eines Private - Public - Partnership - Finanzierungsmodells dargelegt.

(5) Im Mai 1995 begründete der damalige Bundesminister Mag. Viktor Klima den Ausbau der Südbahn und somit auch des Semmering - Basistunnels mit technischen und Kapazitätsgründen.

(6) Im Jahr 1997 verwies Bundesminister Dr. Caspar Einem auf die Notwendigkeit des Semmering - Basistunnels aus verkehrspolitischen Gründen zur Aufnahme eines künftig wesentlich stärkeren Güterverkehrsvolumens.

Österreich ist verschiedenen internationalen Abkommen zum Ausbau einer auf europäischer Bedürfnisse abgestimmten Eisenbahninfrastruktur beigetreten, aus denen sich jedoch eine Verpflichtung zur Durchführung konkreter Bauprojekte (etwa des Semmering - Basistunnels) nicht ergibt.

Der Rechnungshof stellte eine bisweilen beharrliche Haltung des Verkehrsressorts an der einmal getroffenen Entscheidung für den Bau des Projektes fest, obwohl erhebliche Zweifel an den Entscheidungsgrundlagen und diesen zugrundeliegenden Mengengerüsten offenkundig wurden, wie etwa bei den Güterverkehrsdaten zur Prognos - Studie. In dieser sensiblen Phase der Projektvorbereitung und - genehmigung wäre eine vom Verkehrsministerium und von der HL - AG geführte offene Diskussion über mögliche Alternativen von Vorteil gewesen. Der Rechnungshof betonte das Erfordernis einer gut fundierten und umfassenden Vorbereitung der kostenintensiven Eisenbahninfrastrukturprojekte sowie einer auf transparente Beurteilungskriterien gestützten Entscheidungsfindung.

Der Rechnungshof stellte im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeit des Projektes Semmering - Basistunnel folgendes fest:

Der sparsame Umgang mit öffentlichen Mitteln ist nach dem Auftrag des Gesetzgebers (BGBI.Nr. 576/1989) am gesamtwirtschaftlichen Interesse zu messen. Für die Feststellung des gesamtwirtschaftlichen Interesses, auch beim Abschnitt Gloggnitz - Mürzzuschlag, fehlen bis heute nachvollziehbare Kriterien.

Die Süd - Ost-Spange wird nicht in absehbarer Zeit verfügbar sein, weil die ersten Schritte in Form vertiefender Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht weiter verfolgt wurden. Die in diesem Zusammenhang stets als Begründung herangezogene Studie der Firma "Prognos" über die Wirtschaftlichkeit und verkehrspolitische Bedeutung des Tunnels wurde ja bereits vor Jahren vom Rechnungshof insofern kritisiert, als es 'ihr jedenfalls nicht gelingt, die betriebs - und volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit ohne schwerwiegende Einschränkungen nachzuweisen'. Entscheidende Punkte waren dabei aus der Sicht des Rechnungshofes:

- Wichtige Pro - Argumente werden sogar von Prognos in Teilbereichen widerlegt.
- Das Prognos - Gutachten errechnet große Vorteile aus der Errichtung einer derzeit nicht nachgefragten, jedoch zuschußträchtigen ('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 Leistungsengpaß darstellen."

Der Rechnungshof vermerkte, daß die Beratungsunternehmung nur die ihr vorgegebenen Varianten zu untersuchen, jedoch keine eigenen Überlegungen für Alternativen anzustellen hatte. Zudem hätten die absehbaren Änderungen der Rahmenbedingungen berücksichtigt werden müssen.

Doch auch die Durchführung der bisherigen Arbeiten, die bereits eine gewaltige Kostenexplosion erkennen läßt - alleine der Sondierstollen kostet nach aktuellen Schätzungen mit knapp 1 Mrd. S etwa das Doppelte der vorgesehenen Summe - weist darauf hin, daß hier die Vorbereitungen in rechtlicher wie technischer Hinsicht

unzulänglich gewesenen sein müssen. Eine analoge Kostenexplosion ist daher auch bei der Errichtung des Hauptstollens zu befürchten.

Wesentliche Fehlentscheidungen, die den bisherigen Verlauf der Causa Semmering Basistunnel wesentlich geprägt haben, fallen in die Amtszeit des damaligen Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima, die von 3. April 1992 bis 12. März 1996 dauerte. Dies betrifft in erster Linie die Vorgangsweise im Zusammenhang mit der bis heute fehlenden Prüfung der Wirtschaftlichkeit dieses Projektes:

Die ÖBB gingen von Baukosten von 3,3 Mrd. S, einer Bauzeit von 4 Jahren, einer Tunnellänge von ca. 11 km und der Einstellung der Bergstrecke aus. Unter diesen Bedingungen hoffte man auf eine Amortisationszeit von 32 Jahren.

Dieses Projekt wurde jedoch im Laufe der Zeit immer aufwendiger: Die Tunnelstrecke verdoppelte sich, weil mit Rücksicht auf Anrainer Einhausungen geplant wurden, gleichzeitig wurde der bauzeitverkürzende „Zwischenangriff“ samt Schuttdeponie Hollensteingraben aus Naturschutzgründen unmöglich, was vor allem die Bauzeit auf aktuell 13 Jahre (mehr als das Dreifache!) verlängerte. Die Bergstrecke mußte erhalten bleiben, da sie mittlerweile unter Denkmalschutz steht.

Damit stiegen die Kosten weiter und weiter, 1992 war man bei 5,5, 1997 bei 7,9 Mrd. S angelangt, dies bedeutet bis zum Bauende valorisiert über 10 Mrd. S, jedoch ohne Kapitalkosten. Und auch ohne die Mehrkosten, die der Wassereinbruch inzwischen im Sondierstollen gekostet hatte. Grund nach Ansicht des Rechnungshofes: keine Erfahrung der HL - AG, so daß sich etwa die Nebenkosten zwischen 1992 und 1996 glatt verdoppelten.

Die Reaktion der HL - AG auf den Vorhalt des Rechnungshofes, das gebundene Kapital zu ignorieren: man will die Kapitalbindungsduer durch Verringerung der Projektdauer minimieren!

Alle diese verteuerten Entscheidungen trafen die mittlerweile anstelle der ÖBB befaßte HL - AG und das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (bzw. für Wissenschaft und Verkehr) ohne Adaptierung der oben erwähnten

Wirtschaftlichkeitsprüfung aus dem Jahre 1988. Auf Vorhalt des Rechnungshofes meinte die HL - AG eine Hinterfragung von Regierungsvorgaben sei nicht ihre Angelegenheit, das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr nahm zu diesem Vorwurf nicht Stellung. Der Rechnungshof: Der Wegfall der vorausgesetzten Auflassung der Bergstrecke hätte auch die Untersuchung von Alternativen erwarten lassen, z.B. einen eingleisigen Güterzugtunnel, der nach Bedarf auf einen zweigleisigen erweitert werden könnte, wie dies beim Lötschberg in der Schweiz geschieht.

Das dem Bauvorhaben zugrundeliegende Bundesgesetz über Eisenbahn - Hochleistungsstrecken, BGBI.Nr. 135/1989, sieht in § 8 Abs. 2 vor, daß vor Erlassung einer Verordnung zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder eines Teiles derselben ein Beschuß der Bundesregierung über das gesamtwirtschaftliche Interesse an der vorgesehenen Übertragung zum Bau einzuholen ist. Eine Verordnung hat nach § 8 Abs. 3 jedenfalls den Umfang einer Planungs - bzw. Baumaßnahme, die der Gesellschaft übertragen werden, festzulegen und überdies einen Bauzeit - und Kostenrahmen zu enthalten.

Tatsächlich wurde ein derartiger Bauzeitrahmen festgelegt, der jedoch längst überholt ist und nicht adaptiert wurde, während ein Kostenrahmen bis heute nicht festgelegt wurde. Dies geschah auch deshalb nicht, weil mit BGBI.Nr. 655/1994 an § 8 Abs. 4 angefügt wurde, der diese Verpflichtung relativiert und wie folgt lautet:

"(4) Liegen vor Erlassung einer Verordnung zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder eines Teiles derselben die zum Bau erforderlichen behördlichen Genehmigungen noch nicht vor, so kann der Bauzeit - und Kostenrahmen nach Vorliegen dieser Genehmigungen in einer gesonderten Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen festgesetzt werden. Von der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken - AG ist ein Bauzeit - und Kostenplan einzuholen."

Mag. Klima wurde im April 1992 zum Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bestellt und ordnete einen Baustopp bis zur Vorlage einer Wirtschaftlichkeitsstudie an, wobei auch die Grundlage der alten Arthur D. Little - Studie, die vor der Ostöffnung das Bahnausbaukonzept „Neue Bahn“ entwickelt hatte, überprüft werden sollte.

Doch die HL - AG befolgte diese Ministerweisung nicht, sondern ließ die bekannte Prognos - Studie, die das Gesamtsystem Südbahn evaluieren sollte, anfertigen. Dabei wurde auch unsinnigerweise die gesamte Südostspange mit dem Einzelprojekt Semmeringtunnel verglichen, was ebenso unrealistische Ergebnisse brachte, wie der völlig unsinnige Ausbau der Bergstrecke auf HL - Standard. Hätte man realistisch alte Südbahn und Südostspange verglichen, so wäre einerseits die derzeit in Diskussion stehende Variante Koralmbahn und Semmering untersucht worden und damit möglicherweise die Fehlinvestition in den Galgenbergtunnel bei Leoben unterblieben.

Mag. Klima allerdings reagierte darauf nicht etwa mit Empörung, sondern mit einer Öffentlichen Präsentation dieser Ergebnisse und der Behauptung, der Tunnel sei wirtschaftlich und brächte 600 Mio. S Ersparnis im Jahr. Daraufhin wurde auf Klimas Weisung (Eigentümervertreter der HL - AG) weitergebaut und die Kostenexplosion in Kauf genommen. Dies ist insofern zusätzlich bedeutsam, als die Nachholung des Beweises der Gesamtwirtschaftlichkeit durch das HL - Gesetz geboten gewesen wäre: der Rechnungshof meint allerdings, der Beweis sei nie erbracht worden.

Als Eingeständnis der Schuld ist die 1994 erfolgte oben erwähnte Gesetzesänderung zu werten, wonach der Bauzeit - und Kostenrahmen erst nach Vorliegen aller zum Bau erforderlichen behördlichen Genehmigungen erfolgen kann. Unverständlich ist in diesem Zusammenhang, daß ein Kostenrahmen bis jetzt nicht festgelegt wurde, obwohl Bundesminister Dr. Einem und die HL - AG davon ausgehen, daß alle behördlichen Genehmigungen längst vorliegen und die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung tatsächlich seit November 1994 vorliegt. Durch das Fehlen eines Kostenrahmens wird somit ein gesetzeswidriger Zustand bewußt beibehalten, der im Ergebnis jede unkontrollierte Kostenexplosion ermöglicht und eine Schädigung des Bundes geradezu provoziert.

Daraufhin warnte der Rechnungshof schon damals, vor allem, weil die Vorteile aus der unwirtschaftlichen und nur mit Subventionen lebensfähigen rollenden Landstraße berechnet und auch die Kapazitätsprobleme nicht am Semmering, sondern davor und danach ausgemacht wurden. Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr widersprach, das Bundesministerium für Finanzen reagierte nicht einmal.

In dieses Bild paßt auch, daß man von Anfang an Alternativen (z.B. einen längeren, flacheren Tunnel nach Langenwang) nicht ernsthaft untersuchte, sondern gleich die Strecke Mürzzuschlag - Gloggnitz verordnete. Dies ist umso bemerkenswerter, als sogar die Eisenbahnbehörde zunächst (1994) die Variante Langenwang dem Minister vorschlug, dann gab sie nach und bewilligte das aktuelle Tunnelprojekt.

Aber grundsätzlich fehlen Entscheidungskriterien für diese Investitionen: bereits 1993 bemängelte der Rechnungshof das Fehlen eines Bundesverkehrswegeplans und daß keine Wirtschaftlichkeitsstudien angestellt wurden. Wie bereits erwähnt, fehlen in den Verordnungen Bauzeit - und Kostenrahmen, obwohl sie gesetzlich vorgeschrieben waren.

Spannend in diesem Zusammenhang - vor allem vor dem Hintergrund des kürzlich von Bundesminister Einem vorgelegten ‚Masterplans‘ - die Stellungnahme der ÖBB: *„Die Kenntnisse und Überlegungen des ÖBB - Unternehmensbereiches Infrastruktur würden dabei allerdings (vom BMV) nicht ausreichend berücksichtigt“*. Da erinnert man sich an die Aussagen von ÖBB - Generaldirektor Dr. Draxler, daß immer die falschen Projekte gebaut würden und man sich das alles auf die Dauer nicht leisten kann, weil ja die Milliarden aus dem Benützungsentgelt der Bahnen (derzeit 3,5 Mrd. S/Jahr bei Investitionen von 12 Mrd. S/Jahr) bezahlt werden müssen, was besonders auch deshalb brisant ist, weil die EU eine Vereinheitlichung dieses Entgeltes anstrebt.

Sieht man sich vor diesem Hintergrund den ‚Masterplan‘ an, stellt man bestürzt fest, daß genau die geforderte Prioritätenreihung mit der fadenscheinigen Ausrede, man wolle ein Gesamtnetz planen, wieder nicht erfolgte, dafür alle Phantasien der Bahnbaustandards im Wert von 300 Mrd. S aufgelistet wurden. Streit zwischen den Koalitionsparteien SPÖ und ÖVP gibt es deshalb, weil auf der Straßenseite nicht ähnliche Monsterbauten vorgesehen sind und die ÖVP - nahen Straßenbauer sich noch dazu ihr Geld mit unpopulären Mauten und LKW Road - Pricing von der eigenen Wählerschaft holen müssen. Was aus dem geforderten ‚verkehrsträgerübergreifenden‘ Plan wurde, ist damit klar; die beiden Verkehrsminister Einem und Farnleitner haben offenbar im Ministerrat zum ersten mal darüber geredet, Koordination fand jedenfalls nicht statt. Ausbau der roten Schiene gibt’s viel, schwarze Straße mäßig, Schiff und Flugzeug gar nicht. Und das nach 5 Jahren Arbeit im Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr. Jetzt hat man dem Parlament den schwarzen Peter zugeschanzt: der

Masterplan liegt - natürlich unerledigt - als Bericht im Verkehrsausschuß des Nationalrates.

Die Entscheidung, den verfügten Baustopp trotz Nichtbefolgung der an die HI - AG gerichteten Eigentümerweisung, eine Wirtschaftlichkeitsstudie einzuholen, wieder aufzuheben, stellt eine vorsätzliche Schädigung der Republik Österreich und damit aller Steuerzahler dar. Es mußte nämlich dem damaligen Bundesminister klar sein, daß durch die Weiterverfolgung des Projektes ohne Einholung dieser Studie eine Verschwendungen von Budgetmitteln bewirkt wird, die im Bereich eines Unternehmens einer vorsätzlichen Krida gleichkommt. Ähnliches gilt für die Unterlassung der Erstellung eines Bauzeit - und Kostenrahmens.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Vorgangsweise des vom 3. April 1992 bis 12. März 1996 als Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr tätigen nunmehrigen Bundeskanzlers Mag. Viktor Klima geradezu exemplarisch für den verantwortungslosen Umgang mit dem Geld des Steuerzahlers zu bezeichnen ist. Obwohl von Beginn seiner Amtszeit an und bis heute nachvollziehbare Kriterien für das Bestehen eines gesamtwirtschaftlichen Interesses am Bau des Semmering Basistunnels Fehlen, hat er den Bau betrieben und auf diese Weise die Verschwendungen von bisher insgesamt hunderten Millionen Schillingen zu vertreten.

Er hat hierdurch sowohl den Bund als auch die HL - AG, die als Bauträger für die bisherigen Bauarbeiten fungierte, durch den Mißbrauch seiner Amtsbefugnisse in Vollziehung der Gesetze vorsätzlich an ihrem Vermögen geschädigt. Das gleiche gilt für die nach Mag. Klima folgenden Ressortminister, nämlich Dr. Rudolf Scholten und für den gegenwärtigen Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar Einem, die an diesem Zustand bis heute festgehalten haben.

Bundeskanzler Mag. Klima hat zusätzlich zu vertreten, daß er es seit seinem Amtsantritt als Bundeskanzler unterlassen hat, den bereits seit Jahren eingeforderten Bundesverkehrswegeplan zu koordinieren und es bis jetzt zugelassen hat, daß lediglich ein sogenannter "Masterplan" des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vorgelegt wurde, der keine Prioritätenreihung enthält sondern nur eine Auflistung möglicher Eisenbahnprojekte und darüber hinaus mit dem für den Straßenbau zuständigen Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten nicht koordiniert ist.

Gerade vor dem Hintergrund des Semmering - Eisenbahntunnel Debakels ist dieses Versäumnis besonders gravierend, da durch die mangelnde wirtschaftliche Koordination - die zu den gesetzmäßigen Kompetenzen des Bundeskanzlers zählt - in der Vergangenheit eine erhebliche Schädigung der Republik Österreich bereits erfolgt ist und für die Zukunft bereits absehbar ist. Ignorante Aussagen des Bundeskanzlers Mag. Klima, wonach er trotz des Rechnungshofberichtes, der gerade ihm gehäuftes Versagen vorgeworfen hat, am Semmering - Eisenbahntunnel festhalten wolle, vermögen die Wahrnehmung der Kompetenz wirtschaftliche Koordinantion nicht zu ersetzen.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, daß die wirtschaftliche Koordinationskompetenz des Bundeskanzlers bereits durch den Entschließungsantrag (1607 d.B. XVIII. GP) betreffend Erstellung eines Bundesverkehrswegeplans eingemahnt wurde, der im Mai 1994 im Nationalrat beschlossen wurde und folgenden Wortlaut enthält:

"1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, dem Nationalrat bis 1. Juli 1995 einen Entwurf für die rechtliche Verankerung des Bundesverkehrswegeplanes vorzulegen.

2) Die Bundesregierung wird ersucht, die Arbeiten zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes zügig fortzusetzen und darin den Forderungen nach Verbesserung und Sicherung gesellschaftlich erwünschter Mobilität, den Anforderungen einer ausgewogenen regionalen Wirtschaftsentwicklung, der Forcierung des kombinierten Verkehrs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit möglichst Rechnung zu tragen und auf die Harmonisierung der internationalen Verkehrsinfrastrukturpolitik einzuwirken, wobei die Verringerung der Belastungen für Bevölkerung und Umwelt ein wesentliches Element sein sollte.

Die Bundesregierung wird ersucht, unter Zugrundelegung des Bundesverkehrswegeplanes eine Prioritätenreihung der wesentlichen Verkehrsinfrastrukturvorhaben unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Erfordernisse und des jeweils notwendigen Finanzbedarfs vorzulegen.

3) Die Bundesregierung wird ersucht, dabei regionspezifische Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu berücksichtigen und nach Möglichkeit lokale, regionale (z.B. im Auerfern) und Landesverkehrskonzepte zu fördern und einzubinden. In diesem Zusammenhang geht der Verkehrsausschuß davon aus, daß dabei den aus den Regionen vorliegenden Anträgen wie beispielsweise der Anbindung der Stadt Steyr an die Westbahn Priorität eingeräumt werden sollte."

Eine weitere Tatsache ist, daß durch die Fortführung der Bauarbeiten im Probestollen täglich 15 Millionen Liter Trinkwasser verloren gehen und der Grundwasserspiegel in der Region bereits um rund 100 Meter gesunken ist. Die Probebohrungen müßten deshalb sofort gestoppt werden. Es ist daher zu prüfen, ob das Sinken des Grundwasserspiegels

strafrechtlich zu ahnden ist. Gerade in einer Zeit, in der der Wert von Süßwasserreserven als höchst schützenswürdiges Rechtsgut in zunehmendem Maße erkannt wird, ist gerade eine derartige Verfehlung als besonders gravierend und gegen die Interessen der Republik Österreich gerichtet anzusehen. Alle diese Verfehlungen stellen strafrechtlich zu verfolgende Handlungen dar, die mit der Amtstätigkeit der jeweiligen Bundesminister bzw. des Bundeskanzlers in Verbindung stehen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

Gemäß Art. 143 i.V.m. Art. 142 Abs. 2 lit B - VG erhebt der Nationalrat Anklage gegen

a) Bundeskanzler Mag. Viktor Klima

wegen Amtsmißbrauch gemäß § 302 Abs. 1 StGB,
weil er es unterlassen hat, im Zusammenhang mit der Planung der Verkehrswege in Österreich insbesondere vor dem Hintergrund der im Rechnungshofbericht III-1 55 d.B. aufgezeigten Fakten die wirtschaftliche Koordination der Bundesregierung wahrzunehmen und dadurch bei der Planung und dem Bau des Semmering - Eisenbahntunnels wegen des von ihm zu vertretenden Fehlens der Entscheidungsgrundlagen betreffend die Gesamtwirtschaftlichkeit des Projektes und die Prioritätenreihung der wesentlichen Verkehrsinfrastrukturvorhaben die Verschwendug von Steuergeldern verursacht hat und dadurch den Bund vorsätzlich in seinen Rechten geschädigt und seine Amtsbefugnisse in Vollziehung der Gesetze wissentlich mißbraucht hat.

b) Bundesminister Dr. Caspar Einem

wegen Mißbrauch der Amtsgewalt gemäß § 302 Abs. 1 StGB,
weil er es unterlassen hat, im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau des Semmering - Eisenbahntunnels die Gesamtwirtschaftlichkeit dieses Projektes zu ermitteln, den Bauzeitrahmen zu aktualisieren und einen Kostenrahmen zu erstellen und durch die dadurch verursachte Verschwendug von Steuergeldern den Bund vorsätzlich in seinen

Rechten geschädigt und seine Amtsbefugnisse in Vollziehung der Gesetze wissentlich mißbraucht hat.

Mit der Vertretung der Anklage vor dem Verfassungsgerichtshof wird gemäß § 72 Abs. 2 VfGG der Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Martin Graf beauftragt."

Es wird ersucht, diesen Antrag dem Rechnungshofausschuß zuzuweisen.