



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18102/6-4/1995

XIX. GP.-NR  
 1211/AB  
 1995 -07- 3 1

ZU

1218 13

### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Anschöber und FreundeInnen vom 1. Juni 1995,  
 Zl. 1218/J-NR/1995, "Semmering-Basistunnel"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

#### Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"Welche Konsequenzen haben sie aus der Rechnungshofkritik am Projekt Semmering-Basistunnel gezogen?"

Konnte Prognos in seiner Stellungnahme zur Kritik des Rechnungshofs aus Ihrer Sicht sämtliche Bedenken ausräumen?"

Liegt Ihnen eine offizielle Stellungnahme seitens des Rechnungshofs vor, in der die ursprünglich geäußerten Bedenken für ausgeräumt erklärt werden?"

Der Rechnungshofpräsident hat in einem Gespräch mit mir ausdrücklich festgestellt, daß er nicht Kritik am Projekt übt, sondern mit seinem Brief aufgrund seiner a priori Informationsstandes Anregungen gab, bestimmte Punkte entsprechend vorzusehen.

Dem Rechnungshof wurde zu seiner Äußerung zum Prognos-Gutachten sodann sowohl eine ausführliche schriftliche Darstellung der Firma Prognos-AG übermittelt, als auch eine von mir initiierte offene Diskussion zwischen dem Rechnungshof, dem Gutachterteam und Vertretern meines Ressorts abgehalten, wo der Rechnungshof entsprechend informiert wurde und die Mißverständnisse aufgeklärt werden konnten.

Zu den Fragen 4, 6 und 9:

"Vom Verkehrsplaner Helmut Oismüller wurde auf Basis der von Prognos angenommenen Tarifierlöse eine betriebswirtschaftliche Kostenrechnung durchgeführt. Bei Abzug der Erhaltungs- und Betriebskosten - jedoch ohne Berücksichtigung von Zins- und Tilgungszahlungen - ergibt sich ein Jahresüberschuß von jährlich rund 60 Mio. öS bis max. 150 Mio. öS. Das entspricht weniger als ein Prozent bis max. 2,3 Prozent der (extrem niedrig) geschätzten Investitionskosten von 6,2 Mrd. öS.

Ist Ihnen die vom Verkehrsplaner Helmut Oismüller erstellte betriebswirtschaftliche Kostenrechnung des Projekts Semmering-Basistunnel bekannt? Wenn ja, was sagen Sie dazu? Sind Sie der Meinung, daß ein - zumindest geringer - Jahresüberschuß auch bei Berücksichtigung von Zins- und Tilgungszahlungen erwirtschaftet werden kann?

Teilen Sie die Kritik des Verkehrsplaners Helmut Oismüller, die Verfasser der Prognos-Studie hätten Güterverkehre über Strecken, die mit der Verkehrsachse über den Semmering in keinem Zusammenhang stehen, dem Betriebsergebnis des Streckensystems Südbahn zugezählt,, wodurch das Gesamtergebnis der Studie entscheidend aufgebessert worden ist? Wenn ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus? Wenn nein, warum nicht?

Ist Ihnen die Kritik des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien sowie der Schweizer Beratungsfirma R + R an der Prognos-Studie bekannt? Wenn ja, wie bewerten Sie die geäußerte Kritik und welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?"

Grundsätzlich darf ich auf die Sitzung des Verkehrsausschusses des Parlaments vom 17. 02. 94 verweisen, wo sowohl das Gutachterteam der Prognos-AG als auch die Kritikerseite (u.a. Prof. Knoflacher und Dipl.-Ing. Oismüller) gehört wurden. Dort hat das Gutachterteam die Einwendungen der Kritikerseite so überzeugend entkräftet, daß sich der Verkehrsausschuß mit großer Mehrheit den Argumenten des Gutachterteams angeschlossen und einen dementsprechenden Entschließungsantrag verabschiedet hat. Darüber hinaus möchte ich festhalten, daß die von mir praktizierte Vorgangsweise im Zusammenhang mit dem Projekt Semmering und der Prognos-Studie von größtmöglicher Transparenz und Diskussionsbereitschaft geprägt war und ist. Ich darf daran erinnern, daß eine ganz wesentliche Aufgabe bei der Erstellung des Prognosgutachtens eine die Argumente der Tunnelgegner integrierende Neubewertung des Vorhabens unter Einbezug von Umweltargumenten war. Darüberhinaus war das Gutachterteam auch noch nach Fertigstellung des Gutachtens um eine ernsthafte fachliche Diskussion bemüht und hat diesbezüglich wiederholt zu öffentlichen Veranstaltungen eingeladen (z.B. Fachveranstaltung auf Universitätsboden, öffentliche Fachveranstaltung unter der Schirmherrschaft des österr. Ingenieur- und Architektenvereins sowie der österreichischen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft).

Zu Frage 5:

"Wurden seitens Ihres Ministeriums entsprechende betriebswirtschaftliche Kostenrechnungen durchgeführt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?"

Eine entsprechende Untersuchung wurde durchgeführt; dazu darf auf Band 1 der Forschungsarbeiten aus dem Eisenbahnwesen verwiesen werden: Prognos AG/Basel, "Evaluierung der verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Systems Südbahn", Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Wien 1993.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Teilen Sie die Meinung, daß mit dem Einsatz von Zügen mit Wagenkasten­neigung im Personenverkehr zwischen Wien und Graz bzw. Klagenfurt deutlich mehr Fahrzeit gespart werden könnte, als durch den Bau des Semmering-Basistunnels? Wenn ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus? Wenn nein, warum nicht?"

Liegen Ihnen Berechnungen über mögliche Fahrzeiteinsparungen durch den Einsatz von Zügen mit Wagenkasten­neigung vor? Wenn ja, wie lauten die Ergebnisse? Wenn nein, beabsichtigen Sie, derartige Berechnungen durchführen zu lassen?"

Die Fahrzeitverkürzung durch Züge mit Wagenkasten­neigungssystemen (WKN) beträgt zwischen Mürzzuschlag und Wien lediglich 10 Minuten, zwischen Graz und Wien rund 20 Minuten. Dem steht ein Fahrzeitgewinn durch den Semmering-Basistunnel allein von einer halben Stunde für alle Relationen, die zumindest die Strecke Mürzzuschlag - Gloggnitz durchfahren, gegenüber. Fahrzeitgewinne von Zügen mit Wagenkasten­neigung außerhalb des Abschnittes Gloggnitz-Mürzzuschlag sind auch mit dem Semmering-Basistunnel erreichbar und erhöhen dadurch die Fahrzeitgewinne des Tunnelbauwerkes zusätzlich. Bei Umsteiger­relationen kann jedoch ein Teil der Fahrzeitgewinne von Wagenkastenzügen wieder verloren gehen aufgrund der Verknüpfungsvoraussetzungen.

Zu Frage 10:

"Im Zuge von Tunnelbauten der HLAG ist es zum Teil zu deutlichen Kostenüberschreitungen gekommen, etwa beim Projekt Umfahrung Innsbruck. Welche Kosten wurden für die bislang fertiggestellten Tunnelprojekte der HLAG ursprünglich projektiert und wie hoch waren die endgültigen Kosten?"

Die Kostenprognose aus dem Jahre 1990 mit 2,7 Mrd. öS kann unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Valorisierung aller Voraussicht nach eingehalten werden. Die endgültigen Kosten des Inntal-Tunnels werden unter Berücksichtigung der Aufweitung und

des Brenner-Stichtunnels etwa öS 125.000,-- je lfm betragen. Dies stellt für derartige geologische Randbedingungen einen für internationale Verhältnisse absoluten Tiefpreis dar.

Die endgültig abgerechneten Kosten für den Lambach-Tunnel lagen ohne Berücksichtigung der Gleitung um 17,9 % über der Vergabesumme, wobei hievon 13,6 % allein auf den Verbrauch und seine Folgen entfallen.

Die endgültig abgerechneten Kosten für den Sittenberg-Tunnel lagen ohne Berücksichtigung der Gleitung um 6,6 % über der Vergabesumme, wobei hievon 5,7 % auf geologische Faktoren zurückführend sind.

Bei keinem dieser drei Projekte wurde ein Sondierstollen vergleichbar mit dem Semmering errichtet, sodaß die Kostenprognosen beim Semmering nach Vorliegen der Ergebnisse des Sondierstollens ein extrem geringes geologisches Risiko aufweisen werden.

Zu Frage 11:

"Wie hoch sind die projektierten Kosten der noch nicht fertiggestellten Tunnelprojekte der HLAG?"

Derzeit ist bei der HLAG nur der Römerberg-Tunnel in Bau, dessen Kosten auf der Basis bisheriger Erfahrungen eingeschätzt wurden.

Zu Frage 12:

"Welche Zeitersparnis ergibt sich durch den Bau der von der HLAG bereits fertiggestellten bzw. projektierten Tunnel? Stimmt die tatsächliche Zeitersparnis bei den bereits fertiggestellten Tunnelprojekten mit der ursprünglich projektierten überein?"

Sämtliche Projekte der HLAG (sowohl Freilandstrecken als auch Tunnel) dienen der Erhöhung der Attraktivität der Schiene, wozu auch die Erhöhung der Transportqualität auf diesem Verkehrsweg und damit auch die Zeitersparnis bei den Transporten zu zählen ist. Isolierte Zeitbewertungen einzelner Projekte sind in der Regel wenig sinnvoll, da sie nur unterproportionale Erfolge zeigen. Erst durch die Synergieeffekte möglichst langer zusammenhängender Abschnitte treten die angestrebten und erforderlichen Verbesserungen ein. Eine Ausnahme davon ist das Projekt Semmering-Basistunnel, das schon für sich allein eine erhebliche At-

traktivitätssteigerung und zwar (u.a.) aus den unter Punkt 7 und 8 genannten Gründen.

Zu Frage 13:

"Welche Rückschlüsse und Konsequenzen ziehen aus den Kostenüberschreitungen bei bisherigen Tunnelprojekten der HLAG im Hinblick auf den Bau des Semmering-Basistunnels? Halten Sie es aufgrund der bisherigen Erfahrungen für wahrscheinlich, daß es auch beim Bau des Semmering-Basistunnels zu Baukostenüberschreitungen kommen wird?"

Um Kostenüberschreitungen im Zuge des Baues möglichst gering zu halten, wird für den Semmering-Tunnel bereichsweise vorweg ein Erkundungsstollen vorgetrieben. Außerdem bewirkt jede weitere Zeitverzögerung bei der Baudurchführung zusätzliche Kosten.

Zu Frage 14:

"Ist der derzeit im Bau befindliche Sondierstollen integrierender Bestandteil des Semmering-Basistunnel? Soll er später als Rettungsstollen dienen? Wenn ja, warum wurde der Sondierstollen dann nur als "Vorarbeit" verfahrensrechtlich behandelt?"

Die Vorbereitungsarbeiten für das Semmering-Basistunnelprojekt (Vermessungen, Bodenmarkierungen einschließlich Sondierstollen) wurden als Vorarbeit behandelt und zuletzt 1992 und 1993 diese Vorarbeiten gemäß § 16 EisbG vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bewilligt. In der Folge wurde für das bei der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung vom April/Mai/Juni 1994 vorgelegte Projekt, welches auch den Sondierstollen (als Rettungsstollen) umfaßt, mit Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom November 1994 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt. Die Baudurchführung des Rettungsstollens hat somit nunmehr als rechtliche Grundlage den vorzitierten Baugenehmigungsbescheid. Der ursprüngliche Sondierstollen ist nunmehr - als Rettungsstollen ausgebildet - als Bestandteil des baugenehmigten Gesamtprojektes anzusehen.

Zu Frage 15:

"Konnten die betroffenen Grundbesitzer Einwände gegen den Sondierstollen in einem entsprechenden Verfahren vorbringen und hatten diese Parteienstellung? Wenn ja, bei welchen Verfahren? Wenn nein, warum nicht?"

Die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften hatten im oben angeführten eisenbahnrecht-

lichen Baugenehmigungsverfahren Parteistellung.

Zu Frage 16:

"Bis wann soll der Sondierstollen fertiggestellt werden?"

Der Sondierstollen soll bis Jahreswechsel 1998/99 fertiggestellt werden.

Zu Frage 17:

"Wann soll mit dem Bau der Freilandstrecke(n) des Semmering-Basistunnels begonnen werden?"

Der Bau der Freilandstrecke in Gloggnitz (Brücken- und Straßenbauarbeiten) ist ab kommenden Jahr geplant.

Zu Frage 18:

"Wann soll mit dem Vortrieb des Schafkogeltunnels zwischen Gloggnitz und Payerbach (Pettenbach/Küb) begonnen werden?"

Der Vortrieb des Schafkogeltunnels soll nach Fertigstellung des unter Punkt 17 beschriebenen Bauloses erfolgen.

Zu Frage 19:

"Wie hoch sind die projektierten Gesamtkosten des Semmering-Basistunnels auf Preisbasis 1995?"

Die Gesamtkosten der neuen Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag sind mit 6,48 Milliarden öS (Preisbasis 1.1.1995, Planungs- und Erkundungsstand Frühjahr 1992) veranschlagt. Derzeit ist eine Kostenberechnung auf Basis des aktuellen Planungs- und Erkundungsstandes in Arbeit.

Zu Frage 20:

"Ist es richtig, daß betroffene Gemeinden des Semmering-Basistunnels mit einer Pauschalentschädigung für eine etwaige Trinkwasserbeeinträchtigung abgegolten werden sollen?"

Das Ergreifen von Vorsorgemaßnahmen entspricht den Forderungen der NÖ und Stmk. Landesregierung sowie der berührten Gemeinden im Trassenanhörungsverfahren und den Aufla-

gen im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid. Für die konkreten Maßnahmen wurden bzw. werden jeweils im Einvernehmen mit den berührten Gemeinden technische Projekte erarbeitet, die die Grundlage für die Entschädigungsmodalitäten (wie Bau-, Ausrüstungs-, Betriebskosten etc.) sind.

Zu Frage 21:

"Wie hoch werden die Kosten für die Ersatzwasserversorgung der betroffenen Gemeinden entlang des Semmering-Basistunnels auf Preisbasis 1995 sein? Sind diese Kosten in den von Ihnen veranschlagten Kosten für den Bau des Semmering-Basistunnels bereits enthalten?"

Insgesamt werden für die Vorsorgemaßnahmen ca. 130 Mio. öS aufzuwenden sein. Die Kosten für die Vorsorgemaßnahmen sind in den Projektskostenfortschreibungen enthalten.

Zu Frage 22:

"Infolge des Baues des Sittenbergtunnels (=Säusenbergtunnel) bei Pöchlarn/Donau (Westbahn) haben die Trinkwasserquellen der Gemeinde Krummnußbaum eine massive Schüttungsminderung erfahren, sodaß eine Ersatzwasserversorgung hergestellt werden muß. Wie hoch sind die Kosten dieser Ersatzwasserversorgung auf Preisbasis 1995?"

Vorweg ist festzuhalten, daß der Schüttungsrückgang der Quellen für die Wasserversorgung Krummnußbaum bei rund 2 l/sec. liegt, und die laufende Wasserversorgung über die Wasserleitung zu Golling gewährleistet ist.

Das im Zuge der Tunnelbohrungen gefundene Bergwasser, welches mittlerweile Trinkwasserqualität aufweist, beträgt ein Vielfaches, rund 9 l/sec, der tatsächlichen Einbuße und könnte als Ersatzwasser bereitgestellt werden. Die geschätzten Gesamtkosten der Bereitstellung liegen bei rund 7 Mio. öS, wovon bisher rund 2,0 Mio. öS für Ersatzwasser-Probierbohrungen verwendet wurden.

Zu Frage 23:

"In welchem Ausmaß (Liter pro Sekunde) müssen bereits jetzt in den Sondierstollen eindringende Bergwasser abgeleitet werden?"

Bei Vortriebsstation 290 m treten ca. halb so viele Bergwässer zu, wie der Schüttungsrückgang der Quellen bei Krummnußbaum beträgt. Der weitere Vortrieb war bisher komplett trocken.

Zu Frage 24:

"Die Forschungsgesellschaft Joanneum hat im Auftrag der HLAG bereits im Januar 1992 ein Gutachten zur "Hydrogeologischen Situation - Bauvorhaben Erkundungsstollen" erstellt. Weiters wurde mit Bescheid vom 7. Februar 1992 vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung die wasserrechtliche Bewilligung zur Ableitung von mechanisch gereinigten Berg- und Baustellenoberflächengewässern des Semmering-Basistunnels im Ausmaß von max. 60 Liter pro Sekunde in den Fröschnitzbach erteilt. Aufgrund dieser bewilligten Menge läßt sich rückschließen, daß mit nennenswerten Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes gerechnet wird.

Warum wurden in der Prognos-Studie die zu erwartenden Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes nicht berücksichtigt?"

Der Schluß, daß aufgrund einer wasserrechtlichen Bewilligung zur Einleitung einer bestimmten Maximalmenge von Berg- und Baustellenwässern in einen Vorfluter mit nennenswerten Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes gerechnet wird, ist nicht zulässig.

Mit der Bewilligung zur Ableitung einer bestimmten maximalen Wassermenge wird die Möglichkeit geschaffen, im Falle von plötzlichen Bergwasserzutritten den Arbeitsbereich frei zu halten.

Durch entsprechende Auflagen der vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens beigezogenen Sachverständigen für Wasserbau, Grundwasserschutz, Geologie und Hydrogeologie wurde sichergestellt, daß durch die Festlegung von Dichtungsmaßnahmen allfällige Bergwasser-Verhältnisse unter Vermeidung sonstiger unerwünschter Folgen möglichst gering gehalten werden. Die jeweils geeigneten Abdichtungsmaßnahmen müssen im steten Einvernehmen mit den Sachverständigen laufend aufgrund der vor Ort angetroffenen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse festgelegt werden.

Eine begleitende Überwachung der Bauausführung dieses Projektes sowohl durch behördlich bestellte Sachverständige als auch durch behördlich bestellte Bauaufsichten wird durchgeführt.

Von der Prognos-AG wurden sehr wohl die vorliegenden hydrogeologischen Unterlagen, und zwar nicht nur die im Auftrag der HLAG erstellten Gutachten, sondern auch die von den Vertrauenshydrologen der Gemeinden erstellten Unterlagen, ausgewertet und in die Gesamt-



beurteilung miteinbezogen. Dazu darf auf den Schlußbericht der Prognos-AG zur "Evaluierung der verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Systems Südbahn" vom 26. 10. 1993, Pkt. 9.5, "Weitere Umwelteffekte", Argument: "Trinkwasserverfügbarkeit", Seiten 110 - 112 sowie auf das Literaturverzeichnis, Seiten 129 - 131 verwiesen werden.

Zu Frage 25:

"Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Beschluß vom 13. Oktober 1994 u.a. festgehalten: "Aus der in dieser Bestimmung normierten Verpflichtung der Behörde, über die Zulässigkeit der 'beabsichtigten' Handlung zu entscheiden, ergibt sich nämlich, daß die Aufnahme bzw. die Fortsetzung der bereits aufgenommenen Arbeiten bis zur Entscheidung über einen nach § 16 Abs. 5 leg. cit. gestellten Antrag untersagt ist." Ein entsprechender Antrag wurde am 28. Oktober 1994 bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen eingebracht, die bislang noch keinen diesbezüglichen Beschluß gefaßt hat.

Wieso werden die Arbeiten am Sondierstollen fortgesetzt, obwohl der Verwaltungsgerichtshof die Arbeiten untersagt hat?"

Der Verwaltungsgerichtshof hat in der Begründung seines die Beschwerde des Johann Schneidhofer zurückweisenden Beschlusses vom 13. Oktober 1994 lediglich eine allgemein interpretative Aussage zu § 16 Abs. 5 EISG getroffen. Die Arbeiten am Sondierstollen selbst - die in der Steiermark beginnen - sind nicht untersagt worden. Die Quelle des Johann Schneidhofer kann im übrigen nach Meinung der Sachverständigen durch die Bauarbeiten am Sondierstollen auf steirischer Seite nicht betroffen werden, weil dessen Quelle - die übrigens in Niederösterreich liegt - vom Gefälle, der Entfernung und der Lage des Anwesens Schneidhofer her nicht tangiert werden kann.

Zu Frage 26:

"Ist geplant, zwischen Bund und betroffenen Ländern eine Vereinbarung gemäß Art. 15a BV-G zur Erhaltung und zum Fortbetrieb der Semmeringbahn abzuschließen, sollte der Semmering-Basistunnel tatsächlich gebaut werden? Wenn ja, wurden diesbezüglich bereits Vorgespräche geführt und mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?"

Es wurde bereits ein Übereinkommen zwischen Bund und Land Niederösterreich über den Weiterbestand der Semmering-Scheitelstrecke im Zuge des Verfahrens zur Erlassung der Trassenverordnung für den Semmering-Basistunnel abgeschlossen.

Zu den Fragen 27 und 28:

"Für den Fall, daß der Semmering-Basistunnel tatsächlich realisiert werden sollte: Wer wird für den Fortbestand und den weiteren Betrieb der Semmeringbahn verantwortlich sein und wer übernimmt die Finanzierung?"

Ist es richtig, daß Verkehrsbeschränkungen auf der Semmeringbahn geplant sind, sollte der Semmering-Basistunnel tatsächlich realisiert werden? Wenn ja, haben Sie Untersuchungen durchführen lassen, welche Folgen sich daraus für die Region - etwa den Fremdenverkehr - ergeben? Wenn ja, wie lauten die Ergebnisse? Wenn nein, warum nicht?"

In dem in der Anfragebeantwortung zu Punkt 26. genannten Übereinkommen vereinbarten der Bund und das Land Niederösterreich folgendes:

1. Der Bund wird dafür Sorge tragen, daß bei Verkehrsaufnahme auf der neuen Basistunnelstrecke auf der Semmering-Scheitelstrecke vor allem
  - der notwendige Schüler- und Berufsverkehr und
  - ein im Interesse des regionalen Fremdenverkehrs gelegener Touristenverkehr geführt werden.Die näheren Festlegungen über die Fahrplangestaltung für diese Verkehre werden rechtzeitig unter Bedachtnahme auf die jeweiligen Erfordernisse im Einvernehmen mit dem Land Niederösterreich gesondert getroffen.
2. Zwischen Bund und Land Niederösterreich besteht ferner eine Übereinstimmung, daß Touristenverkehre auf der Scheitelstrecke bei Übernahme des Selbstkostenanteiles durch Dritte durchgeführt werden können.
3. Das Land Niederösterreich verpflichtet sich, durch geeignete fremdenverkehrswirtschaftliche Aktivitäten zu einer verbesserten Nutzung der Scheitelstrecke beizutragen.

Zu Frage 29:

"Beteiligen sich die Österreichischen Bundesbahnen in irgendeiner Form am Bau des Semmering-Basistunnels? Wenn ja, in welcher?"

Die Österreichischen Bundesbahnen werden den Umbau der Bahnhöfe Gloggnitz und Mürz-

zuschlag vornehmen.

Über eine Mitwirkung am Bau des eigentlichen Semmering-Basistunnels bestehen dzt. keine Vereinbarungen.

Zu den Fragen 30 bis 36:

"Welche Auflagen und Vereinbarungen sind mit den ÖBB im Hinblick auf die Nutzung des Semmering-Basistunnels geplant? Wird es den ÖBB frei stehen, einzig nach betriebswirtschaftlichen Überlegungen zwischen einer Benützung der Stammstrecke bzw. des Semmering-Basistunnels zu wählen? Wenn nein, in welcher Form soll die freie Wahl eingeschränkt werden?"

Soweit derzeit bekannt, haben sich insgesamt sieben Firmenkonsortien für den Bau und Betrieb des Semmering-Basistunnels beworben.

Welche Unternehmen sind in welchem Umfang in den jeweiligen Konsortien vertreten?"

Welche Bedingungen (Haftung, Auslastungsgarantien, Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand, etc.) haben die jeweiligen Konsortien im Hinblick auf den Bau und Betrieb des Tunnels genannt?"

Welche dieser Bedingungen sind aus Ihrer Sicht akzeptabel?"

In der öffentlichen Interessentensuche für den Bau und den Betrieb des Semmering-Basistunnels heißt es wörtlich: "Eine Haftung der Republik Österreich ist nicht vorgesehen." Bedeutet dies, daß eine Haftung auch hinkünftig vollkommen ausgeschlossen ist? Oder bedeutet dies, daß gegebenenfalls eine Haftung der Republik Österreich sehrwohl vorstellbar ist?"

Wann wird die endgültige Auswahl des Konsortiums bzw. Konzessionärs stattfinden und nach welchen Kriterien und welchem Modus wird sie erfolgen?"

Ist vorgesehen, den Vertrag mit dem Konzessionär, der den Bau und Betrieb des Semmering-Basistunnels übernehmen soll, offenzulegen? Wenn nein, warum nicht?"

Die in diesen Punkten aufgeworfenen Fragen betreffen die öffentliche Interessentensuche des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für den Bau und Betrieb der Hochleistungseisenbahn Gloggnitz - Mürzzuschlag mit Einschluß eines Semmering-Basistunnels. Diese Fragen, wie Streckenbenützung durch die ÖBB, Bedingungen für interessierte Konsortien, allfällige Beteiligung des Bundes, weiteres Procedere bezüglich der Auswahl eines Konzessionärs und diesbezügliche Vorgangsweisen sind derzeit in Verhandlung. Es wird um Verständnis ersucht, wenn seitens des Ressorts weder Namen der Anbieter noch Inhalte der Angebote genannt werden bzw. aufgrund der Regelungen für eine faire Ausschreibung auch nicht genannt werden dürfen, ehe die Entschließung über einen der Anbieter gefallen ist. Nach Durchführung entsprechender Prüfungen und Ermittlungen werden die dann verfügbaren Ergebnisse gemäß der jüngst ergangenen einschlägigen Ent-

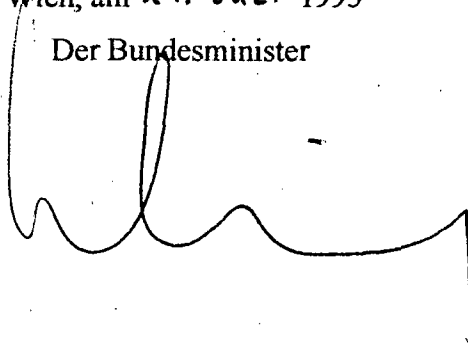
schließung bis September dieses Jahres in einem Bericht dem Nationalrat vorgelegt werden.

Die Ausschreibungsbedingung "Eine Haftung der Republik Österreich ist nicht vorgesehen" ist ein Ziel der Ausschreibung und bedeutet, daß seitens der Republik Österreich unter den derzeit bekannten Umständen eine Haftung für Finanzierungslücken nicht angestrebt wird.

Der Vertrag mit dem Konzessionär der, den Bau und den Betrieb des Semmering-Basistunnels übernehmen soll, wird den Abgeordneten des Hohen Hauses zur Kenntnis gebracht werden sobald alle dafür notwendigen Daten "erhärtert" werden können.

Wien, am 21. Juli 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke ending in a vertical line.