

Nr. **XIX. GP.-NR**
1218 /J
1995 -06- 0 1

ANFRAGE

der Abgeordneten Anschober, Wabl, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Semmering-Basistunnel

Die Wirtschaftlichkeit des Projekts Semmering-Basistunnel ist nach wie vor sehr umstritten. Anlaß für Kritik bieten in diesem Zusammenhang immer wieder die Annahmen und Überlegungen in der Studie des Schweizer Prognos-Instituts, mit der die Notwendigkeit des Tunnelbaues belegt werden soll.

In einem im Sommer des Vorjahres bekannt gewordenen Stellungnahme des Rechnungshofes wird kritisiert, daß es der Prognos-Studie nicht gelingt, die betriebs- und volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Semmering-Basistunnels ohne schwerwiegende Einschränkungen zu beweisen. Prognos wurde inzwischen vom Verkehrsministerium mit der Kritik des Rechnungshofs konfrontiert und um eine Stellungnahme gebeten.

Kritik kommt auch vom Verkehrsplaner und Zivilingenieur Helmut Oismüller: Er führt an, daß die Verfasser der Prognos-Studie aufgrund von unrichtigen Grundüberlegungen zu falschen Ergebnissen und falschen Erkenntnissen gelangen. So sei etwa von den Schweizer Autoren ein wesentlicher Teil der Güterverkehre über Strecken, die mit der Verkehrsachse über den Semmering in keinem Zusammenhang stehen, dem Betriebsergebnis des Streckensystems Südbahn zugezählt worden, wodurch das Gesamtergebnis der Studie entscheidend aufgebessert worden sei.

Weiters wird ins Treffen geführt, daß die Fahrzeitverkürzung - wesentliches Argument für den Bau des Tunnels - auch durch den Einsatz von Zügen mit Wagenkastenneigung (Pendolino) erreicht und sogar übertroffen werden könnte. So könnte die Fahrzeit mit Zügen mit Wagenkastenneigung zwischen Wien und Graz um 40 min, zwischen Wien und Klagenfurt um 80 min verkürzt werden. Der Semmering-Basistunnel bringt hingegen nur eine Zeitersparnis von 23 min.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE

1. Welche Konsequenzen haben Sie aus der Rechnungshofkritik am Projekt Semmering-Basistunnel gezogen?
2. Konnte Prognos in seiner Stellungnahme zur Kritik des Rechnungshofs aus Ihrer Sicht sämtliche Bedenken ausräumen?
3. Liegt Ihnen eine offizielle Stellungnahme seitens des Rechnungshofs vor, in der die ursprünglich geäußerten Bedenken für ausgeräumt erklärt werden?
4. 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?

5. Wurden seitens Ihres Ministeriums entsprechende betriebswirtschaftliche Kostenrechnungen durchgeführt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?
6. 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?
7. 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?
8. 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?
9. 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?

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?

11. Wie hoch sind die projektierten Kosten der noch nicht fertiggestellten Tunnelprojekte der HLAG?
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?
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?
14. Ist der derzeit im Bau befindliche Sondierstollen integrierender Bestandteil des Semmering-Basistunnel? Soll er später als Rettungstollen dienen? Wenn ja, warum wurde der Sondierstollen dann nur als "Vorarbeit" verfahrensrechtlich behandelt?
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?
16. Bis wann soll der Sondierstollen fertiggestellt werden?
17. Wann soll mit dem Bau der Freilandstrecke(n) des Semmering-Basistunnels begonnen werden?
18. Wann soll mit dem Vortrieb des Schafkogeltunnels zwischen Gloggnitz und Payerbach (Pettenbach/Küb) begonnen werden?
19. Wie hoch sind die projektierten Gesamtkosten des Semmering-Basistunnels auf Preisbasis 1995?
20. Ist es richtig, daß betroffene Gemeinden des Semmering-Basistunnels mit einer Pauschalentschädigung für eine etwaige Trinkwasserbeeinträchtigung abgegolten werden sollen?
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?
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 ?

23. In welchem Ausmaß (Liter pro Sekunde) müssen bereits jetzt in den Sondierstollen eindringende Bergwässer abgeleitet werden?
24. Die Forschungsgesellschaft Joanneum hat im Auftrag der HLAG bereits im Januar 1992 ein Gutachten zur "Hydrogeologischen Situation - Bauvorhaben Erkundungsstollen" erstellt. Weiteres 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?

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?

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?
27. 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?
28. 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?
29. Beteiligen sich die Österreichischen Bundesbahnen in irgendeiner Form am Bau des Semmering-Basistunnels? Wenn ja, in welcher?

30. 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?
31. 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?
32. Welche Bedingungen (Haftung, Auslastungsgarantien, Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand, etc.) haben die jeweiligen Konsortien im Hinblick auf den Bau und Betrieb des Tunnels genannt?
33. Welche dieser Bedingungen sind aus Ihrer Sicht akzeptabel?
34. 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?
35. Wann wird die endgültige Auswahl des Konsortiums bzw. Konzessionärs stattfinden und nach welchen Kriterien und welchem Modus wird sie erfolgen?
36. Ist vorgesehen, den Vertrag mit dem Konzessionär, der den Bau und Betrieb des Semmering-Basistunnels übernehmen soll, offenzulegen? Wenn nein, warum nicht?

A