

Sonderbericht

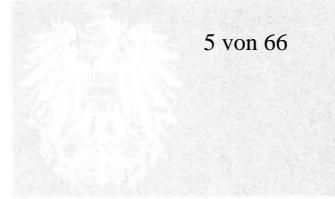
- Reihe Bund 1998/1** Nachtrag zum Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das Verwaltungsjahr 1996
- Reihe Bund 1998/2** Sonderbericht des Rechnungshofes über Heilmittel und Heilbehelfe
- Reihe Bund 1998/3** Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über die Mautvignette

Auskünfte
Rechnungshof
1033 Wien, Dampfschiffstraße 2
Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466
Fax (00 43 1) 712 49 17

Impressum
Herausgeber: Rechnungshof
1033 Wien, Dampfschiffstraße 2
Redaktion und Grafik: Rechnungshof
Druck: Österreichische Staatsdruckerei AG
Herausgegeben: Wien, im November 1998

Abkürzungsverzeichnis	
A-Z	
Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs AG
BKA	Bundeskanzleramt
BM...	Bundesministerium ...
BMF	für Finanzen
BMWV	für Wissenschaft und Verkehr
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
EU	Europäische Union
GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HL-AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG
km	Kilometer
km/h	Kilometer in der Stunde
l/sec	Liter in der Sekunde
m	Meter
Mill	Million(en)
Mrd	Milliarde(n)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd	rund
RH	Rechnungshof
S	Schilling
SCHIF	Schieneninfrastrukturfinanzierungs- GesmbH
t	Tonne(n)
TB	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr)
ua	unter anderem
zB	zum Beispiel

Abkürzungsverzeichnis	
A-Z	
Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs AG
BKA	Bundeskanzleramt
BM...	Bundesministerium ...
BMF	für Finanzen
BMWV	für Wissenschaft und Verkehr
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
EU	Europäische Union
GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HL-AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG
km	Kilometer
km/h	Kilometer in der Stunde
l/sec	Liter in der Sekunde
m	Meter
Mill	Million(en)
Mrd	Milliarde(n)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd	rund
RH	Rechnungshof
S	Schilling
SCHIC	Schieneninfrastrukturfinanzierungs- GesmbH
t	Tonne(n)
TB	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr)
ua	unter anderem
zB	zum Beispiel



**Sonderbericht
des Rechnungshofes
über das
Eisenbahnprojekt
Semmering-Basistunnel**

VORBEMERKUNGEN

A

Prüfungsverlangen	1
Prüfungsdurchführung	1
Vorlage an den Nationalrat	2
Darstellung des Prüfungsergebnisses	2

BMwA

Eisenbahnprojekt Semmering–Basistunnel

Kurzfassung	3
Anlageverhältnisse der Semmering–Bergstrecke	8
Erste Planungsschritte	8
Planungsschritte bis 1989	8
Wirtschaftlichkeitsberechnung der ÖBB	9
Tunnelplanungen seit 1989	10
Projektzugeständnisse	10
Tunnelquerschnitt	11
Sondierstollen	13
Wassereinbruch	13
Prognos–Studie	13
Besondere Planfälle	14
Ergebnisbericht	15
Entwicklung der Bauzeitvorgaben	16
Kostenentwicklung 1989 bis 1997	16
Kapitalkosten	17
Rechtlicher Rahmen	
Gesetzliche Grundlagen	17
Verordnungen	
Allgemeines	18
Hochleistungsstrecken–Verordnung	18
Planungs– und Bauverordnung	19
Trassenverordnung	19
Gesamtwirtschaftliches Interesse	19
Behördliche Genehmigungsverfahren	
Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung	20
Naturschutzverfahren	20
Grundeinlösungen und Enteignungen	21

Seite**B**

Finanzierung des Semmering–Basistunnels	
Fehlende Ausfinanzierung	22
Private–Public–Partnership	22
Öffentliche Interessentensuche 1995	23
Nicht öffentlicher zweiter Verfahrensschritt	23
Auswirkungen der Interessentensuche	24
Benützungsentgelt	24
Internationale Finanzierungspraxis	25
Bahnprojekte	25
Straßenprojekte	26
Umfang des Eisenbahnverkehrs über den Semmering	26
Anzahl der Züge	27
Streckenleistungsfähigkeit	27
Streckenauslastung	28
Güterverkehr auf der bestehenden Strecke	
Güter–Transportleistung	28
Beförderung von Großcontainern und	
Betrieb der Rollenden Landstraße	29
Personenverkehr auf der bestehenden Strecke	29
Projekt Süd–Ost–Spange	
Allgemeines	31
Vorteile	31
Nachteile	33
Projektwirtschaftlichkeit	33
Eisenbahn–Neubaustrecke Slowenien–Ungarn	33
Internationale Verträge	
EU–Beitrittsvertrag	34
AGTC–Übereinkommen	34
AGC–Übereinkommen, TER–Übereinkommen	35
TEN–Leitlinien	35
Auswirkungen	35
Entschließungen des Nationalrates	36
Parlamentarische Anfragen	36
Standpunkte der Bundesregierung bzw des Bundesministers	37
Weitere Feststellungen im Zusammenhang mit dem Prüfungsauftrag	39
Weitere Entwicklung — Expertengruppe "Semmering"	42
Schlußbemerkungen	43
<hr/>	
Anhang	
Endbericht der Expertengruppe	47
Entscheidungsträger	
Bundesminister	55
ÖBB	56
HL–AG	57
SCHIG	57

Vorbemerkungen

Vorbemerkungen

1

Prüfungsverlangen

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

Prüfungsdurchführung

Der RH führte zwischen Mitte Juni und Mitte September 1997 die Gebarungsüberprüfung bei den zuvor genannten Stellen (BMWV, HL-AG, ÖBB) sowie bei der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GesmbH (SCHIG) jeweils im Zusammenhang mit dem geplanten Eisenbahnprojekt Semmering-Basistunnel durch.

Mit zwei Schreiben vom Oktober und November 1997 teilte der RH dem Bundesminister Dr Caspar Einem zum damals noch nicht abgeschlossenen Ausschreibungsverfahren für eine Privatkonzessionärssuche seine grundsätzlichen Bedenken mit. Diese betrafen eine der EU-weiten Interessentensuche vorausgegangene inländische Interessentensuche, weiters Abweichungen in der Ausschreibung gegenüber den Anforderungen in der Interessentensuche sowie Abweichungen in den Angeboten gegenüber der Ausschreibung.

Unbeschadet einer Entscheidung des Ressortleiters einerseits, jedoch unter Hinweis auf ein vorweg nicht auszuschließendes späteres EU-Verfahren wegen Vertragsverletzung durch die Republik Österreich andererseits, empfahl der RH dem Bundesminister, vor einer Zuschlagserteilung jedenfalls die Bundes-Vergabekontrollkommission anzurufen.

Das Prüfungsergebnis erging Mitte März 1998 an alle überprüften Stellen. Ende April 1998 gab der Bundesminister die Aufhebung der zuvor erwähnten Ausschreibung bekannt.

Die Stellungnahmen zum Prüfungsergebnis langten wie folgt im RH ein: ÖBB im April 1998, HL-AG im Juni 1998 und BMWV im Juli 1998. Die SCHIG verzichtete auf eine Stellungnahme. Gegenäußerungen des RH ergingen Mitte September 1998 an den Bundesminister sowie an die HL-AG.

Prüfungsdurchführung

2

Zufolge der Einsetzung einer Expertengruppe "Semmering" im Mai 1998 erging an den Bundesminister weiters das Ersuchen des RH, ihm die Ergebnisse der Expertengruppe und die darauf allenfalls gegründeten Ressortentscheidungen ehebaldigst mitzuteilen; der Endbericht der Expertengruppe langte im Oktober 1998 im RH ein.

Zu den Gegenäußerungen des RH stellten das BMWV und die HL-AG eine Fortsetzung des Schriftverkehrs in Aussicht. Ein diesbezügliches Schreiben der HL-AG, welches die im Stellungnahmeverfahren bereits mitgeteilte Sicht der Gesellschaft nochmals eingehend darlegte, langte Ende Oktober 1998 im RH ein.

Eine weitere, dem RH im November 1998 zugegangene Stellungnahme des BMWV — zum Teil auf der Grundlage des Endberichtes der Expertengruppe und ohne inhaltlichen Gegensatz zum bisherigen Schriftverkehr — konnte im vorliegenden Bericht nicht mehr im einzelnen wiedergegeben werden.

Vorlage an den Nationalrat

Der RH erstattet sohin dem Nationalrat gemäß § 99 Abs 6 des Geschäftsordnungsgesetzes Bericht über das Ergebnis der von ihm durchgeführten Gebarungsüberprüfung.

Darstellung des Prüfungsergebnisses

In der nachstehenden Darstellung des Prüfungsergebnisses werden die dem RH bedeutsam erscheinenden Sachverhalte (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren allfällige Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), die hiezu abgegebenen Stellungnahmen (Kennzeichnung mit 3 und in Kursivschrift) und eine allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Im vorliegenden Bericht ist unter "Bundesminister" der jeweilige Leiter des Verkehrsressorts — unabhängig von der im Laufe der Zeit unterschiedlichen Ressortbezeichnung — zu verstehen.

Bereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr

Eisenbahnprojekt Semmering–Basistunnel

Kurzfassung

Die ÖBB verfolgten seit Jahrzehnten das Ziel, mit einem Neubau-tunnel 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 hiefür waren die 12 Jahre lange 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 fehlten nach wie vor die Prioritätensetzung sowie Wirtschaftlichkeitsstudien, ein verkehrs-trägerübergreifender Bundesverkehrswegeplan sowie die Klarstel-lung der Linienführung der künftigen Südbahn. Die seit langem be-kannte Rechtsfrage, ob für Eisenbahnanlagen zusätzlich ein eigenes landesbehördliches Naturschutzverfahren erforderlich sei, wurde erst beim gegenständlichen Tunnelprojekt einer langwierigen Klärung zu-geführt.

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

Im Jahr 1991 kamen der Bund und das Land Niederösterreich über-ein, daß die Bergstrecke für den Schüler-, Berufs- und Touristik-verkehr erhalten bleiben solle, auch wenn der Semmering–Basis-tunnel gebaut werde.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der ÖBB für den Basistunnel setzte 1988 die Einstellung der Bergstrecke, offene Hangabschnitte und mehrere Tunnelvortriebspunkte voraus. Die Aufrechterhal-tung 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.

Kurzfassung

4

Trotz dieser schwerwiegenden Änderungen der Projektumstände erstellte die HL-AG keine neuerliche Wirtschaftlichkeitsberechnung und untersuchte nicht eine 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 BMWV für den Semmering-Basistunnel einen privaten Errichter und Betreiber als Finanzierungspartner. Eine darauf zielende Ausschreibung des BMWV hob Bundesminister Dr Caspar Einem im April 1998 auf. Die Finanzierung von Hochleistungsstreckenprojekten wurde aufgrund des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes, BGBI 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 berücksichtigten 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 Ressortministers, für die das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen hergestellt werden müßte, bisher keine Mittel vorgesehen.

Die Argumentation für den Semmering-Basistunnel wechselte mehrmals. Bis 1991 war die Einsparung der Generalsanierung der aufzulassenden Bergstrecke wichtig. Sodann standen die Fahrzeitreduktion sowie die Entlastung der Westbahn im Vordergrund. Seit der Ost-Öffnung wurde mit Durchzugsverkehren und Kapazitätsfragen, seit Vorliegen der Studie der Prognos AG im Jahr 1993 mit der darin behaupteten hohen Wirtschaftlichkeit für die ÖBB und seit dem EU-Beitrittsvertrag 1994 mit internationalen Verpflichtungen argumentiert.

Semmering-Basistunnel

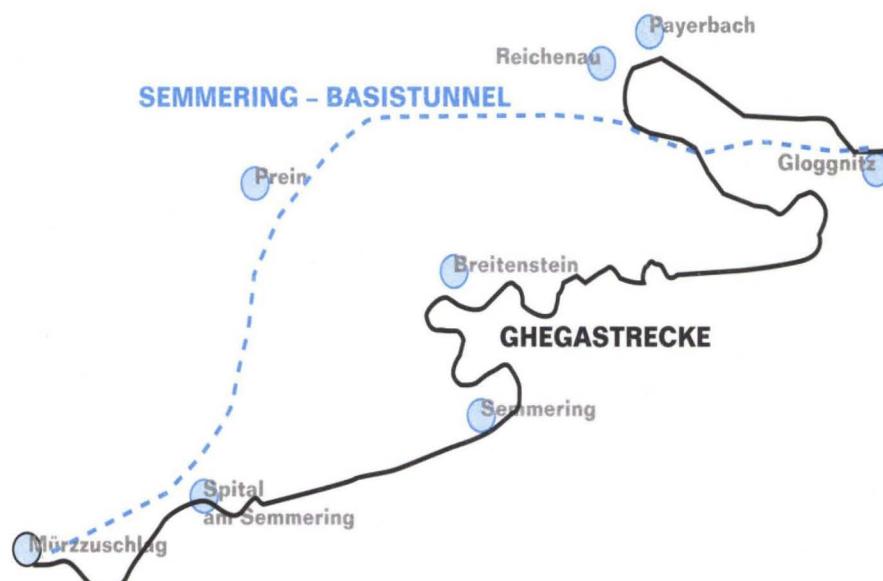
5

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

Daten für Eisenbahnstrecken am Querschnitt Semmering

	Bergstrecke	Tunnelstrecke
Streckenlänge	41,8 km	22,7 km
Tunnellänge	4,5 km	22,1 km
Brückenlänge	2,14 km	0,07 km
Gleisabstände	3,58 bis 4,0 m	4,7 m
maximale geodätische Neigung	28 %	11,3 %
maximale Geschwindigkeit Südrampe: Nordrampe:	80 km/h 50 bis 70 km/h	160 km/h
maximale Anhängelast mit Einfachtraktion	600 t	1 200 t
Kapazität bei 50 bis 80 km/h	252 Züge	–
Kapazität bei maximal 160 km/h	–	226 Züge
Wiederbeschaffungswert laut Kostenrechnung der ÖBB	rd 6,8 Mrd S	–
Neubaukosten laut Projektplanung	–	8 bzw 10 Mrd S*

*) Preisbasis 1997 bzw valorisiert für die Baudauer (ohne Kapitalkosten)



Chronologie

1980 bis 1989	Vorplanungen der ÖBB für einen Semmering-Basistunnel
Jänner 1984	Gutachtlicher Katalog des Bundesdenkmalamtes: Semmering-Bergstrecke als Gesamt-Denkmal
Jänner 1989	Projekteinreichung der ÖBB bei der Eisenbahnbehörde
März 1989	Definition von Eisenbahnhochleistungsstrecken und Errichtung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-AG), Hochleistungsstreckengesetz, BGBl Nr 135/1989
	Regelung einer außerbudgetären Finanzierung beim Projekt "Neubau Semmeringtunnel", AFINAG-Gesetz-Novelle 1989, BGBl Nr 136
Juli 1989	Erklärung der Streckenabschnitte Gloggnitz-Mürzzuschlag und Wien-Pottendorf-Wiener Neustadt zu Hochleistungsstrecken
	Beauftragung der HL-AG mit der Planung und dem Bau des Hochleistungsstreckenprojektes Gloggnitz-Mürzzuschlag
Dezember 1989	Erklärung von Streckenabschnitten zu Hochleistungsstrecken, darunter Villach-Staatsgrenze bei Thörl/Maglern, Raum Wien-Baden-Gloggnitz, Mürzzuschlag-Bruck/Mur, Graz (einschließlich Güterterminal)-Staatsgrenze bei Spielfeld/Straß
November 1990	Eisenbahnrechtliche Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten
August 1991	Trassenverordnung für den Streckenabschnitt Gloggnitz-Mürzzuschlag ("Semmering-Basistunnel")
November 1991	Vertrag zwischen Bund und Land Niederösterreich über die Aufrechterhaltung bestimmter Personenverkehre auf der Bergstrecke
Mai 1992	Auftrag des Bundesministers an die HL-AG zur Erstellung einer Wirtschaftlichkeitsstudie
Oktober 1992	Projekteinreichung der HL-AG bei der Eisenbahnbehörde
März 1993	Eisenbahnrechtliche Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten einschließlich eines Erkundungstunnels
August 1993	Präsentation der Prognos-Studie
Februar 1994	Erklärung von Streckenabschnitten zu Hochleistungsstrecken, darunter St. Michael-Klagenfurt-Villach und Wien-Eisenstadt-Oberwart-Graz-Klagenfurt-Villach-Staatsgrenze Österreich/Italien

Semmering-Basistunnel

7

August bzw Dezember 1994	Baubeginn des Sondierstollens bzw der Vortriebsarbeiten durch die HL-AG
November 1994	Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Semmering-Basistunnel
Jänner 1995	Bekanntmachung der öffentlichen Interessentensuche für ein Konzessionärsmodell durch das BMWV in Österreich (Wiener Zeitung)
März 1995	Bekanntmachung der öffentlichen Interessentensuche in Luxemburg (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften)
	Baubeginn des Hochleistungsstreckenabschnittes Gloggnitz-Mürzzuschlag durch die HL-AG
August 1995	Beauftragung der HL-AG mit der Planung des Abschnittes Graz-Koralmtunnel-Klagenfurt
September 1996	Aufforderung des BMWV an sieben vorqualifizierte Bieter zur Angebotslegung bei der Privatkonzessionärsuche, Einleitung des Verhandlungsverfahrens
Oktober 1996	Hohe Bergwasserzutritte in den Sondierstollen, vorübergehende Einstellung der Vortriebsarbeiten
März 1997	Bescheid des Bundesdenkmalamtes betreffend die Erhaltung der "Semmering-Bahn"
April 1997	Abgabeschluß für die Angebotslegung bei der Privatkonzessionärsuche
	Angebotseröffnung (drei Bieterkonsortien mit je drei Angeboten), Einsetzung einer Auswertungskommission
September 1997	Erklärung von Streckenabschnitten zu Hochleistungsstrecken, darunter Raum Graz-Staatsgrenze bei Mogersdorf
Februar 1998	Ablehnender Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen als Naturschutzbehörde erster Instanz
April 1998	Bekanntgabe der Aufhebung der Ausschreibung für eine Privatkonzessionärsuche
Mai 1998	Einsetzung einer interdisziplinären Expertengruppe "Semmering" zur Untersuchung von Projektalternativen
September 1998	Bekanntgabe des Ergebnisses der Expertengruppe "Semmering"

8**Anlageverhältnisse der Semmering–Bergstrecke**

- 1 Die Semmering–Bergstrecke stammt aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Die seinerzeitige Trassierung in bergnaher Hanglage gliederte sich zwar harmonisch in das Landschaftsbild ein, bedingt aber Erschwernisse für den Bahnbetrieb:
- (1) Starke Steigungen und enge Kurven mit Radien von teilweise unter 200 m verursachen niedrige Reisegeschwindigkeiten und häufige Erhaltungsarbeiten.
 - (2) Die Schienen–Liegendauer ist von sonst üblichen 15 bis 20 auf durchschnittlich fünf Jahre verkürzt.
 - (3) Reparaturarbeiten werden durch den engen Gleisabstand erschwert und behindern den Bahnverkehr.
 - (4) Die Einheitskosten für die Erhaltung und Erneuerung des Fahrweges der Semmering–Bergstrecke waren 1996 und 1997 etwa viermal so hoch wie im anschließenden Streckenabschnitt Mürzzuschlag–Bruck/Mur, einer normalen Hauptbahnstrecke gleichen Alters.
 - (5) Eine Folge der Anlageverhältnisse ist auch die überdurchschnittliche Häufung von Schadensereignissen. Bezogen auf die Betriebslänge ist die Häufigkeit von Zugtrennungen auf der Semmeringstrecke 14mal und die der Entgleisungen viermal höher als im übrigen Streckennetz; die ÖBB betonten jedoch, daß die gesetzlich geforderte Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gegeben sei.

Erste Planungsschritte

- 2 Die ÖBB verfolgten seit Jahrzehnten das Ziel, mit einem Neubautunnel durch den Semmering die Verkehrsabwicklung in diesem Abschnitt der Südbahnstrecke zu verbessern. Genaue Planungen bezüglich eines Basistunnels gab es ab 1947 vom Institut für Eisenbahnbau der Technischen Hochschule Graz, als der alte Scheiteltunnel erneuert werden mußte und die Elektrifizierung bevorstand. Konkrete Vorstellungen scheiterten jedoch am Mißverhältnis der Baukosten zur erwarteten Steigerung des Verkehrsvolumens.

Die bestehende Strecke wurde bis zum Beginn der 80er Jahre abschnittsweise vollständig saniert. Größere technische Erneuerungen waren erst wieder in 20 bis 25 Jahren zu erwarten. Um die Kosten einer dann fälligen Generalinstandsetzung zu vermeiden, planten die ÖBB, bis dahin eine neue Linienführung in der Form eines Basistunnels zu realisieren.

Planungsschritte bis 1989

- 3 Im Jahr 1980 wurden sowohl ein 19 km langer, zweigleisiger Eisenbahntunnel mit Sicherheitsstollen zwischen Gloggnitz in Niederösterreich und Mürzzuschlag in der Steiermark als auch zwei eingleisige, um 5 km längere Eisenbahntunnel bis Langenwang in der Steiermark mit einem unterirdischen Bahnhof Mürzzuschlag und einem flacheren Verlauf überlegt. Die weitere Bearbeitung der Variante Langenwang unterblieb nach einer Weisung des damaligen Bundesministers Karl Lausecker an den Vorstand der ÖBB im März 1983.

**Planungsschritte
bis 1989**

Semmering-Basistunnel

9

Im Jahr 1983 stellte der damalige Bundeskanzler Dr Bruno Kreisky das Projekt eines Semmeringtunnels als wesentlichen Teil eines künftigen "Dritten Beschäftigungsprogrammes" der Bundesregierung öffentlich vor.

Im Jahr 1984 veröffentlichte eine an der Technischen Universität Graz etablierte "Studiengesellschaft Semmering-Basistunnel", bestehend aus Vertretern der ÖBB, Proponenten der Technischen Universität Graz, der Bauindustrie und der Landespolitik, eine Broschüre über ein Semmering-projekt.

Im Jahr 1986 schlug die amerikanische Beratungsunternehmung Arthur D. Little eine neue Trasse mit mehreren kurzen Tunnels und einem Basis-tunnel mit 10,8 km Länge südlich von Gloggnitz bis Mürzzuschlag vor. 1987 änderten die ÖBB diese Planung von einer freien Trasse zwischen Gloggnitz und Dörfel zu einer Aneinanderreihung mehrerer Tunnel mit einer zusätzlichen Gesamtlänge von etwa 6 km.

Im Jahr 1987 beauftragte der Vorstand der ÖBB eine Projektgruppe mit den Planungen zum Ausbau der Strecke Wiener Neustadt–Mürzzuschlag.

Ende 1987 wurde den ÖBB von Vertretern des BKA und des Verkehrs-ressorts mitgeteilt, daß eine Untertunnelung von Mürzzuschlag für eine Variante Langenwang keinerlei Unterstützung des Eigentümervertreters fände. Trotz der eisenbahntechnischen Vorteile verfolgten die ÖBB diese Variante daher nicht weiter.

Im Jahr 1988 beschloß der Vorstand der ÖBB eine Kompromiß–Variante von Gloggnitz über Reichenau und Edlach nach Mürzzuschlag mit einer maximalen Neigung von 10,7 % und einem 13,4 km langen Basistunnel.

Anfang 1989 reichten die ÖBB das Projekt beim Verkehrsministerium ein.

Bis Mitte 1989 lag die Projektverantwortung ungeteilt beim Vorstand der ÖBB. Aufgrund des im März 1989 beschlossenen Hochleistungsstrecken-gesetzes und der zugleich beschlossenen ASFINAG–Gesetz–Novelle 1989 beauftragte der damalige Bundesminister Dr Rudolf Streicher im Einver-nehmen mit dem damaligen Bundesminister für Finanzen Dkfm Ferdinand Lacina die neu errichtete HL–AG mit der weiteren Planung und dem Bau der Strecke Gloggnitz–Mürzzuschlag.

Wirtschaftlichkeits-berechnung der ÖBB

- 4 Die ÖBB erstellten 1988 eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Basis-tunnel, welche eine vergleichsweise günstige Amortisationszeit von 32 Jah-ren aufwies. Grundlagen für die Berechnung bildeten die auf 4,2 Mrd S ge-schätzten Gesamtkosten, die Einstellung der Semmering–Bergstrecke und Rationalisierungen wie beispielsweise die Einsparung von 112 Personen-jahren.

Der RH bemängelte bereits in seinem TB 1988 Abs 52.5 (Baudirektion der ÖBB), daß der Vorstand der ÖBB über das weitere Schicksal der be-stehenden Strecke keine klare Entscheidung getroffen hatte, worauf der Vorstand der ÖBB die Entbehrlichkeit der bestehenden Strecke nach der Errichtung der Neubaustrecke bestätigte.

10

Zugleich machte der RH den Vorstand der ÖBB auf den gesetzlichen Zielkonflikt aufmerksam, der sich zwischen der Pflicht zur Betriebsführung nach kaufmännischen Grundsätzen und der Pflicht zur Erhaltung der Semmering-Bergstrecke als ein Gesamt-Denkmal — zufolge eines im Jänner 1984 vom Bundesdenkmalamt gutachtlich erstellten Kataloges aller Bahnhöfe und Eisenbahnanlagen der ÖBB mit Denkmalcharakter — ergab (TB 1988 Abs 52.27).

Tunnelplanungen seit 1989

- 5 Die ÖBB übergaben Mitte 1989 die bis dahin vorgenommenen Planungen für das Tunnelprojekt der HL-AG. Die ÖBB hatten jedoch weiterhin den Ausbau der Zulaufstrecken sowie die erforderlichen Bahnhofsumbauten zu planen.
- 6.1 Die HL-AG erstellte bis Mai 1990 gemeinsam mit einem Ingenieurbüro 16 Planungsvarianten. In einer Bewertungsmatrix wurden zwei aus dem ÖBB-Vorschlag weiterentwickelte Trassenführungen als beste Projektvarianten ausgewählt.
- 6.2 Der RH bemängelte, daß bei der Trassenauswahl weder das Verkehrsministerium noch die HL-AG eine weitergehende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchführten.
- 6.3 *Laut Stellungnahme der HL-AG sei eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Hinterfragung der Vorgaben der Bundesregierung nicht ihre Angelegenheit.*

Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.

- 6.4 Wenn die HL-AG diese Aufgabe nicht wahrnahm und der Eigentümer dies duldet, so stand dies nach Ansicht des RH im Gegensatz zur bestehenden Rechtslage, die vom Nachweis des gesamtwirtschaftlichen Interesses bei Eisenbahnhochleistungsstrecken ausgeht. Auch der beim geplanten Projekt im Jahr 1992 verfügte Baustopp des Bundesministers Mag Viktor Klima gründete sich auf den fehlenden Wirtschaftlichkeitsnachweis.
- 7 Die beiden bestgereihten Varianten verliefen gegenüber der von den ÖBB gewählten Trassenführung am Hang vermehrt im Berginneren. Dadurch wich die HL-AG geologischen Schwierigkeiten in Hangnähe aus und verhinderte eine Lärmbelästigung der Anrainer, verlängerte jedoch die teuren Tunnelabschnitte.

**Projekt-
zugeständnisse**

- 8 Im Zuge der Trassenfestlegung im Jahr 1991 durch den damaligen Bundesminister Dr Rudolf Streicher gab im Anhörungsverfahren die Bundesländer Niederösterreich und Steiermark sowie alle betroffenen Gemeinden und die gesetzlichen Interessenvertretungen durchwegs grundsätzlich positive Stellungnahmen ab. Das Land Niederösterreich stellte jedoch zahlreiche Bedingungen, ua die Erhaltung der Semmering-Bergstrecke. Im August 1991 erließ der Bundesminister die Verordnung über den Verlauf der neu herzustellenden Trasse.

Projektzugeständnisse

11

9.1 Bei der folgenden Detailprojektierung machte die HL-AG wiederholt Zugeständnisse, deren Erfüllung die Wirtschaftlichkeit des Projektes nachhaltig verschlechterte. Die HL-AG verzichtete beispielsweise auf Zwischenpunkte für den Tunnelvortrieb sowie auf die Deponie Hollensteingraben und plante die Überdeckung bisher offen geführter Abschnitte.

9.2 Nach Ansicht des RH wollte die HL-AG mit den Zugeständnissen das Vorhaben vor allem bei den Landesbehörden leichter durchsetzen. Allerdings erfüllten sich diese Erwartungen nicht, weil stetig neue, von eisenbahnfachlichen Erwägungen abweichende Forderungen hinzutraten.

9.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

10.1 Im November 1991 schlossen der Bund und das Land Niederösterreich ein Übereinkommen, in welchem der Weiterbestand der Semmering-Scheitelstrecke für bestimmte Verkehrszwecke, insbesondere für den Schüler- und Berufsverkehr sowie den Touristikverkehr, festgelegt wurde.

10.2 Der RH wies darauf hin, daß das Vorhaben ursprünglich als Rationalisierungsinvestition gedacht war und die ÖBB von einer Einstellung der Scheitelstrecke ausgegangen waren. Er erachtete spätestens seit dem zuvor angeführten Übereinkommen vom November 1991 Alternativen für eine andere Teilung der Verkehrsleistungen zwischen der bestehenden Strecke und einer Neubaustrecke oder mit einem Verzicht auf einen Tunnel für erforderlich.

10.3 *Laut Stellungnahme der HL-AG sei im Übereinkommen die erwähnte Teilung festgelegt sowie das Erfordernis eines Semmering-Basistunnels bekräftigt worden.*

10.4 Die erwähnte Teilung stellte nach Ansicht des RH nur eine von mehreren Möglichkeiten in der gesamten Bandbreite der Aufteilung von Verkehrsleistungen dar. Die Tatsache des Wegfallen der bis dahin für eine Projektwirtschaftlichkeit vorausgesetzten Auflassung der Bergstrecke hätte auch die Untersuchung anderer Alternativen erwarten lassen, die eine eingleisige Tunnelausführung (zB bei Beihaltung des Personenfernverkehrs auf der Bergstrecke) oder einen Verzicht auf einen Tunnel (zB bei Sanierung der Bergstrecke) nicht von vornherein ausschlossen.

Tunnelquerschnitt

11 Die HL-AG plante den Tunnelquerschnitt, wie von den ÖBB übernommen, mit einer zweigleisigen Tunnelröhre.

12.1 Nach der Projektübernahme durch die HL-AG haben sich allerdings einige technische Voraussetzungen grundlegend geändert. Im Frühjahr 1992 verlangten die ÖBB und das Verkehrsministerium aufgrund des neuen Sicherheitskonzeptes auf etwa der halben Tunnellänge einen Dienst- und Rettungsstollen. Gleichzeitig zeichnete sich ab, daß zusätzliche Tunnelvortriebspunkte in Niederösterreich entweder durch Behördenauflagen sehr kostenaufwendig sein oder überhaupt nicht genehmigt werden würden.

Tunnelquerschnitt

12

- 12.2 Derart schwerwiegende Projektänderungen verlangten nach Ansicht des RH eine Überprüfung der Konzeption, um die wirtschaftlichste und zweckmäßigste Abwicklung der Investition sicherzustellen.

Der RH kritisierte, daß trotz dieser tiefgreifenden Änderungen im Jahr 1992 keine Überlegungen zu einer neuen Konzeption angestellt wurden, welche gegebenenfalls durch Teilausbauten Termin- und Finanzierungsvorteile geboten hätten.

Für den Semmering wäre eine ähnliche Vorgangsweise wie beim etappenweisen Ausbau des Schweizer Projektes Lötschbergtunnel denkbar gewesen. Bei diesem 35 km langen Tunnel stellte die Bahnverwaltung in der Planungsphase (1995) fest, daß zuerst nur eine eingleisige Röhre fertigzustellen und die zweite Röhre später in mehreren Etappen entsprechend dem Verkehrszuwachs auszuführen sei.

Durch einen etappenweisen Ausbau hätte die Scheitelstrecke früher vom Güterverkehr entlastet werden können, was eine Verringerung der Erhaltungskosten und eine frühere Steigerung der Güterverkehrseinnahmen bedeutet sowie — durch den Wegfall der schweren Güterzüge — die Voraussetzungen für die Sicherstellung der weiteren Erhaltung der aus kulturhistorischer Sicht schützenswerten Ghega-Strecke verbessert hätte.

- 12.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB wären die Betriebskonzepte für die Strecke Gloggnitz–Mürzzuschlag immer davon ausgegangen, daß die durchgehenden Züge den Neubautunnel befahren. Dies bedinge aber eine durchgehend zweigleisige Streckenführung. Eine eingleisige Ausführung des Tunnels sei nicht zielführend, da der Güterverkehr darin nicht zur Gänze bewältigt werden könne und ein Teil über die Bergstrecke befördert werden müßte. Auch die Zeitersparnis für den Personenverkehr ginge zur Gänze verloren.*

Die HL–AG teilte mit, daß sie selbstverständlich auch nach der Entscheidung für einen begleitenden Rettungsstollen und nach dem Entfall zusätzlicher Tunnelvortriebspunkte die wirtschaftlichste und zweckmäßigste Abwicklung des Projektes in Form eines zweigleisigen Tunnels weiterverfolgt hätte, weil Investitionskosten einer zweigleisigen Tunnelröhre deutlich niedriger liegen als bei zwei eingleisigen Tunnelröhren. Zudem erfordere ein Abgehen von der derzeit geplanten zweigleisigen Tunnelröhre ein neuerliches eisenbahnrechtliches Bewilligungsverfahren und eine neuerliche Grundeinlösung.

Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.

- 12.4 Der RH gab zu bedenken, daß ein vorerst nur dem Güterverkehr vorbehaltener, eingleisiger Tunnel ohne die für den Personenverkehr erforderlichen teuren Sicherheitsmaßnahmen eine wirtschaftlichere Lösung ergeben hätte.

Sondierstollen

- 13.1 Die HL-AG erwog seit Beginn der Planungen, einen Sondierstollen zu bauen, um genaue Informationen über die unterschiedlichen Gebirgsklassen zu erhalten. Als 1992 im Zusammenhang mit den Arbeiten am Sicherheitskonzept ein Dienst- und Rettungsstollen verlangt wurde, konnte der Sondierstollen auch für diese Zwecke geplant werden. Nach einer Ausschreibung Ende Mai 1992 war der Baubeginn im Herbst 1992 vorgesehen.

Im Mai 1992 ordnete der damalige Bundesminister Mag Viktor Klima einen Baustopp bis zur Vorlage eines Gutachtens über die Projektwirtschaftlichkeit an. In der Folge mußte auch die Ausschreibung für den Sondierstollen wiederholt werden, wodurch sich der Baubeginn um zwei Jahre verzögerte. Erst im August 1994 begannen die Vorarbeiten in Mürzschlag. Der technisch zweckmäßige, gleichzeitige Beginn der Vorarbeiten mit ansteigendem Verlauf von Niederösterreich aus wurde wegen der Un gewißheit von Auflagen nicht weiter verfolgt.

- 13.2 Der RH bemängelte, daß die HL-AG ihre Stellung als Auftraggeber nicht ausreichend nutzte, um eine kurze Terminsetzung für das beauftragte Gutachten zu erreichen.
- 13.3 *Die HL-AG entgegnete, sie habe die Aufgaben auf drei Beratungsunternehmungen verteilt und die Gutachterteams aus dem Kreis der eigenen Mitarbeiter verstärkt. Auch hätte sie alles in die Wege geleitet, um einen raschen Baubeginn nach Aufhebung des Baustopps zu erreichen.*
- 13.4 Der RH verblieb bei seiner Auffassung, weil durch zusätzliche Maßnahmen ein früherer Beginn der Arbeiten am Pilotstollen möglich gewesen wäre.

Wassereinbruch

- 14 Von der HL-AG beauftragte Gutachten belegten unter dem Wallersbachgraben Bergwasserzutritte bis zu 70 l/sec mit einem Dauerzufluß von 20 l/sec. Mitte Oktober 1996 gab es einen erhöhten Wasserandrang, der Ende Oktober 1996 auf etwa 350 l/sec anstieg. Da die Pumpenkapazitäten nur bis zu 250 l/sec betrugen, füllte sich der Tunnel mit Wasser und erreichte innerhalb von etwa vier Stunden den nur 300 m entfernt stehenden Transformator. Dadurch fiel das Pumpensystem gänzlich aus und der gesamte Tunnel wurde überschwemmt.

Das Auspumpen des Stollens, die Beseitigung der Schäden und das Absenken des Wasserspiegels dauerten bis Ende August 1997 und kosteten etwa 100 Mill S bzw seither bis zu 1,5 Mill S je Monat. Die Arbeiten am Sondierstollen wurden fortgesetzt.

Prognos-Studie

- 15 Im Hinblick auf die politischen Veränderungen (Ost-Öffnung) seit dem Gutachten der amerikanischen Beratungsunternehmung Arthur D. Little aus dem Jahr 1986 wies der damalige Bundesminister Mag Viktor Klima im Mai 1992 die HL-AG an, dieses Gutachten, soweit es sich auf die Südstrecke bezieht, auf seine Aktualität zu überprüfen, zu ergänzen und die Überlegungen für eine Süd-Ost-Spange mit einzubeziehen. Die HL-AG sollte ein neutrales Ingenieurbüro mit einem entsprechenden Gutachten beauftragen.

Prognos-Studie

14

- 16.1 Die HL-AG bestellte bei einer Schweizer Beratungsunternehmung (Prognos AG) jedoch nicht die Überprüfung und Adaptierung des Gutachtens, sondern die Evaluierung der verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Systems Südbahn.
- 16.2 Der RH bemängelte, daß die HL-AG den Auftrag des Bundesministers nicht erfüllte.
- 16.3 *Laut Stellungnahme der HL-AG nehme laut Literaturverzeichnis die Prognos-Studie auf dieses Gutachten Bezug. Im übrigen habe stets Einvernehmen mit dem Verkehrsministerium bestanden.*
- 16.4 Der RH verblieb bei seiner Ansicht, daß die HL-AG der — bis dahin einzigen — Weisung des Bundesministers im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes nicht nachgekommen ist, weil der Auftrag zur Adaptierung des Gutachtens aus 1986 bis heute nicht erfüllt ist.

Besondere Planfälle

- 17.1 Die Gutachter arbeiteten für die Maßnahmen auf der Südbahn auftragsgemäß fünf Streckenführungen als Angebotsszenarien aus.

Eine Strecke mit Hochleistungsstreckentrassierung über den Berg (Planfall 2) hatte jedoch der frühere Bundesminister Dr Rudolf Streicher bereits 1991 dezidiert ausgeschlossen, weil diese Variante teurer, länger und landschaftszerstörend wäre. Die Süd-Ost-Spange von Wien bis zur Staatsgrenze Italien (Planfall 4) wurde in der Prognos-Studie mit der punktuellen Maßnahme am Semmering verglichen.

Die derzeit diskutierte Verkehrsabwicklung "Neue Südbahn" von Wien mit einem Semmering-Basistunnel über Bruck/Mur, Graz und danach über die Koralmbahn bis Klagenfurt war als Variante nicht vorgegeben.

- 17.2 Der RH kritisierte, daß mit den Planfällen 2 und 4 unrealistische Alternativen einbezogen, bewertet und wegen des vergleichsweise hohen Kapitaleinsatzes verworfen wurden. Nach Ansicht des RH fehlte aber in der Studie die Kombination der Südbahn mit der Koralmbahn, die bereits im Jahr 1984 von Eisenbahnfachleuten gefordert worden war. Ebenso hätte eine Bewertung der Süd-Ost-Spange neben einem Semmering-Basistunnel über eine verkehrspolitisch und finanziell unerwünschte Konkurrenzierung beider Baumaßnahmen Aufschluß geben können, so zB ob dem inzwischen fertiggestellten Galgenbergtunnel bei Leoben in diesem Fall noch Priorität zukommt.
- 17.3 *Die HL-AG erblickte in den untersuchten Planfällen 2 und 4, die auch von Projektkritikern als realistische Alternativen gesehen werden seien, eine auftragsgemäße Erfüllung der Ministerweisung. Eine Kombination Südbahn mit Koralmbahn sei zum Untersuchungszeitpunkt nicht aktuell gewesen.*
- 17.4 Der Ausbau der Bergstrecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke ging nach dem Wissensstand des RH nicht auf eine Argumentation der Projektkritiker zurück. Der RH sah es als Versäumnis der HL-AG an, der beauftragten Beratungsunternehmung die Südbahnführung über die Koralmbahn ebenso wie die Anbindung einer weiter östlich gelegenen ausländischen Strecke an das österreichische Hochleistungsnetz nicht als Varianten vorgegeben zu haben.

Ergebnisbericht

18 Im August 1993 stellte der damalige Bundesminister Mag. Viktor Klima den Ergebnisbericht öffentlich vor und erklärte den Semmering-Basistunnel als volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich vorteilhaft. Der erwartete Erlös-Kosten-Vorteil des Tunnels gegenüber der Bergstrecke betrage 600 Mill. S im Jahr.

19.1 Der damalige Bundesminister Mag. Viktor Klima hat den Ergebnisbericht, der zwei weitere Gutachten mit einschloß, im Dezember 1993 dem RH zugeleitet.

19.2 In dem sowohl an ihn als auch an den damaligen Bundesminister für Finanzen Dkfm. Ferdinand Lacina gerichteten Antwortschreiben vom Juli 1994 machte der RH aufmerksam, daß die Studie

- fünf vorgegebene Varianten zu untersuchen hatte,
- für sämtliche Varianten keine Unvereinbarkeit mit internationalen Verträgen und Leitplänen feststellte,
- große Vorteile eines Tunnels aus der Einrichtung einer in der Praxis bisher nicht nachgefragten Rollenden Landstraße errechnete,
- die Kapazitätsgrenze der Bergstrecke erst ab dem Jahr 2010 erreicht sah und den eigentlichen Leistungsfähigkeitsengpaß in den Vor- und Nachlaufstrecken erblickte, und
- in der Studie die im Bundesbahngesetz 1992 absehbare Schwerpunktverlagerung weg von den Gütersubventionen noch nicht berücksichtigt war.

Nach Ansicht des RH legten die Fülle an nicht übersehbaren Vorbehalten und die seit dem untersuchten Zeitraum 1991 — insbesondere durch das Bundesbahngesetz 1992 — wesentlich geänderten Rahmenbedingungen dem Auftraggeber eine zusätzliche Entscheidungsverantwortung auf. Im besonderen wies der RH auf die finanzielle Problematik des seit dem Bundesbahngesetz 1992 außerbudgetär finanzierten Infrastruktur-Bauprogrammes hin.

Das Verkehrsministerium teilte die Bedenken des RH damals nicht; das BMF gab damals keine schriftliche Äußerung ab.

In einer abschließenden Gesprächsrunde mit Beamten des Verkehrsministeriums und den Gutachtern der Prognos-Studie im April 1995 behielt der RH seine Ansicht bei, daß dem Auftraggeber eine zusätzliche Entscheidungsverantwortung zukam.

19.3 *Die HL-AG verwies auf einen Ergebnisvermerk des Gutachterteams vom Mai 1995, in welchem die Bereinigung der vom RH ursprünglich schriftlich geäußerten Bedenken festgehalten sei.*

Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.

16

- 19.4 Der RH hielt dazu sein Antwortschreiben vom Mai 1995 entgegen, wonach die Beratungsunternehmung nur die ihr vorgegebenen Varianten zu untersuchen, jedoch keine eigenen Überlegungen für Alternativen anzustellen hatte. Damit waren aber die Grenzen der Aussagekraft der beauftragten Gutachten, wie dies der RH im Schreiben vom Juli 1994 zum Ausdruck gebracht hatte, von Anbeginn ausdrücklich abgesteckt worden.

Entwicklung der Bauzeitvorgaben

- 20.1 Die Einreichplanung der ÖBB von Anfang 1989 sah eine Baudauer von rd vier Jahren vor.

In einer Verordnung vom Juli 1989 bestimmte der damalige Bundesminister Dr Rudolf Streicher für die HL-AG einen Bauzeitrahmen von sechs Jahren ab Baugenehmigung.

Im Mai 1992 erhöhte die HL-AG die Bauzeit wegen Behördenvorschreibungen auf etwa acht einhalb Jahre. Der Baustopp des damaligen Bundesministers Mag Viktor Klima verzögerte den Baubeginn um zwei Jahre; die Korrektur zu optimistischer Annahmen verlängerte die Bauzeit um ein weiteres Jahr. Nach dem Wassereinbruch im Oktober 1996 im Sondierstollen überarbeitete die HL-AG die Bauzeitpläne neuerlich. Die geplante Bauzeit betrug nun 13 Jahre.

- 20.2 Der RH kritisierte die anfänglich zu optimistischen Annahmen der HL-AG über den Baubeginn und die Bauzeit.
- 20.3 *Laut Stellungnahme der HL-AG seien die Veränderungen durch nicht von ihr beeinflußbare Umstände entstanden.*

Kostenentwicklung 1989 bis 1997

- 21 Die ÖBB schätzten die Kosten für die Strecke Gloggnitz–Mürzzuschlag im Juli 1989 auf 3,3 Mrd S (Preisbasis 1986). Die HL-AG erstellte eine Kostenschätzung über 4,2 Mrd S auf Preisbasis August 1990. Die Berücksichtigung jeweils neuer Erkenntnisse und Vorschreibungen ergab im Jahr 1992 5,49 Mrd S, im Mai 1996 7,532 Mrd S und im Mai 1997 7,926 Mrd S. Bis September 1997 wendete die HL-AG 856 Mill S für Vorarbeiten, Grundeinlösungen und den bisher rd 2,4 km langen Sondierstollen auf.

- 22.1 In einigen Teilbereichen mußten die Kostenschätzungen zwischen 1992 und 1996 außerordentlich stark korrigiert werden. Die Nebenkosten verdoppelten sich von 276 Mill S auf 595 Mill S und die Kosten für die eisenbahntechnische Ausrüstung des Tunnels erhöhten sich um etwa die Hälfte von 846 Mill S auf 1,227 Mrd S.
- 22.2 Der RH bemängelte, daß der größte Teil der nicht dem Tunnelbau zurechenbaren Kostensteigerungen auf die geringe Erfahrung der HL-AG bei der Ausstattung von Neubaustrecken zurückzuführen war.
- 22.3 *Nach Auffassung der HL-AG hätten die Kostenansätze zum Zeitpunkt der Ersterrichtung nicht an bereits ausgeführten Projekten verifiziert werden können; zum Zeitpunkt der Fortschreibung im Februar 1992 sei ihr kein Erkenntniszuwachs zur Verfügung gestanden.*

23 Von den 7,926 Mrd S (Mai 1997) entfielen rd 0,6 Mrd S auf den Sondierstollen. Darin waren — ausgenommen die nicht direkt zurechenbaren Zuschläge — noch nicht jene Mehrkosten enthalten, die für den bereits eingetretenen Wassereinbruch und die Abdichtung einer von den Sachverständigen angenommenen weiteren wasserführenden Störzone im Vortrag des damaligen Bundesministers Dr Rudolf Scholten vom November 1996 an den Ministerrat mit 360 Mill S genannt worden waren. Diese Maßnahmen würden zudem zB aufgrund des unter das Tunnelniveau abgesenkten Wasserspiegels die Arbeiten am späteren Haupttunnel erleichtern.

24.1 Einschließlich der Valorisierung bis Bauende im Jahr 2008 ergaben sich Baukosten von über 10 Mrd S. Darin sind die Kapitalkosten und die Mehrkosten der Baubetreuung für die vom seinerzeitigen Bundesminister Dr Rudolf Scholten genannte längere Bauzeit von zusätzlich dreieinhalb Jahren noch nicht erfaßt.

24.2 Der RH kritisierte, daß die HL-AG eine Kostenfortschreibung unterließ. Er empfahl, die Kostenfortschreibung in geringeren Zeitabständen oder bei besonderen Anlässen der Kostensteigerung (zB 1994: zusätzliche Behördenuflagen oder 1996: Wassereinbruch) durchzuführen.

24.3 *Laut Stellungnahme der HL-AG sehe sie es als Verpflichtung an, Kostenfortschreibungen in den dem Projektstatus angemessenen Zeitabständen vorzunehmen. Die HL-AG werde jedenfalls die Erkenntnisse aus dem weiteren Sondierstollenvortrieb, im besonderen nach der Erkundung der aktuell anstehenden, wasserführenden Zone, in eine Kostenfortschreibung einfließen lassen.*

Kapitalkosten

25.1 Im Mai 1996 wurde erstmals eine Valorisierung der Kosten bis zur damals geplanten Fertigstellung im Dezember 2003 durchgeführt, die 9,124 Mrd S ergab. Dabei waren die Kapitalkosten bis zum Bauende noch nicht erfaßt.

25.2 Der RH bemängelte, daß die zahlreichen Berechnungen die Kosten für das bis zur Inbetriebnahme gebundene Kapital nicht berücksichtigten.

25.3 *Die HL-AG teilte ihr Bestreben mit, die Kapitalbindungszeit durch Verringerung der Projektdauer zu minimieren.*

25.4 Der RH vermißte eine Mitteilung darüber, ob die HL-AG künftig die Kosten für das gebundene Kapital in die Kostenaufstellung aufnehmen werde.

Rechtlicher Rahmen

Gesetzliche Grundlagen

26.1 Als rechtliche Grundlage für das Bauverfahren dienten insbesondere das vom Nationalrat im März 1989 beschlossene Hochleistungsstreckengesetz, welches ua die HL-AG als Planungs- und Errichtungsgesellschaft des Bundes einrichtete, sowie die zugleich beschlossene ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989, welche die Finanzierung bestimmter taxativ aufgezählter Hochleistungsstreckenprojekte durch die ASFINAG vorsah, darunter auch die "Strecke Wien-Spielfeld, Neubau Semmeringtunnel".

Rechtlicher Rahmen

18

- 26.2 Der RH kritisierte, daß in den Entscheidungsvorbereitungen des Verkehrsministeriums und der ÖBB für die Beschlußfassungen über das Hochleistungsstreckengesetz und über die ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989 die betriebstechnisch günstigere Variante Langenwang bzw der Ausbau der bestehenden Strecke nicht mit der gleichen Planungstiefe wie die zweigleisige Tunnellösung nach Mürzzuschlag untersucht worden waren.
- 26.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Verordnungen

Allgemeines

- 27 Die Einleitung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens durch die HL-AG für die Hochleistungsstrecke Gloggnitz–Mürzzuschlag anstelle der Einreichplanung der ÖBB setzte weiters eine Hochleistungsstrecken–Verordnung der Bundesregierung, eine Planungs– und Bauverordnung des Bundesministers im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen sowie eine Trassenverordnung des Bundesministers voraus.

Hochleistungsstrecken–Verordnung

- 28.1 Die Bundesregierung erklärte mit Verordnung vom Juli 1989 ua die Eisenbahnstrecke Gloggnitz–Mürzzuschlag, in späterer Folge nahezu das gesamte Hauptnetz der ÖBB, zur Hochleistungsstrecke.

Dazu zählten hinsichtlich der Südbahn aufgrund von vier Verordnungen:

- der bisherige Pontebbana–Korridor (Wien–Bruck/Mur–St Michael–Klagenfurt–Villach);
- die bisherige Strecke Bruck/Mur–Graz–Staatsgrenze bei Spielfeld/Straß;
- die Strecke Wien–Eisenstadt–Oberwart–Graz–Klagenfurt–Villach–Staatsgrenze Österreich/Italien und zuletzt
- die Strecke Raum Graz–Staatsgrenze bei Mogersdorf.

Laut den Materialien zum Hochleistungsstreckengesetz sollten die Hochleistungsstrecken in einem nach Prioritäten festgelegten Stufenprogramm verwirklicht werden.

- 28.2 Wie bereits im TB 1993 (S. 355 Abs 9 und S. 365 f Eisenbahn–Hochleistungsstrecken–AG) bemängelte der RH neuerlich, daß eine solche Prioritätensetzung sowie Wirtschaftlichkeitsstudien und ein verkehrsträgerübergreifender Bundesverkehrswegeplan fehlten. Der RH regte an, künftig alle Eisenbahnprojekte in die Bewertung des Bundesverkehrswegeplans einzubeziehen und für eine Klarstellung zu sorgen, welche Linienführung die künftige Südbahn nehmen soll.

- 28.3 Laut *Stellungnahme der ÖBB* stelle die Planung des Eisenbahn-Hochleistungsstreckennetzes derzeit zwar einen Teil der durch das BMWV federführend wahrgenommenen Arbeiten für einen Bundesverkehrswegeplan dar. Die Kenntnisse und Überlegungen des ÖBB-Unternehmungsbereiches Infrastruktur würden dabei allerdings nicht ausreichend berücksichtigt. Die ÖBB hätten weiters immer den Standpunkt vertreten, primär die bestehende Südbahn auszubauen und die Süd-Ost-Spange nur als langfristige strategische Vorsorge zu betrachten.

Das BMWV und die HL-AG nahmen dazu nicht Stellung.

Planungs- und Bauverordnung

- 29.1 Mit Verordnung vom Juli 1989 beauftragte der damalige Bundesminister Dr Rudolf Streicher im Einvernehmen mit dem damaligen Bundesminister für Finanzen Dkfm Ferdinand Lacina die HL-AG mit der weiteren Planung und dem Bau der Strecke Gloggnitz–Mürzzuschlag. Die Bau-dauer wurde mit sechs Jahren ab Baugenehmigung bestimmt. Die Festlegung des Kostenrahmens für dieses Vorhaben wurde in der Verordnung auf den Zeitpunkt nach dem Vorliegen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung verschoben.
- 29.2 Der RH bemängelte, daß eine Festlegung des Kostenrahmens in Verordnungsform bisher nicht erfolgte, obwohl die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung seit November 1994 vorliegt. Der RH empfahl, die gebotene Festlegung des Kostenrahmens nachzuholen.
- 29.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Trassenverordnung

- 30.1 Die Verordnung, mit welcher der Ressortminister den Trassenverlauf der Hochleistungsstrecke Gloggnitz–Mürzzuschlag bestimmte, wurde erst im Jahr 1991 kundgemacht. Durch diese Verordnung — und nicht durch den Gesetzesbeschuß des Nationalrates im Jahr 1989 zur Finanzierung des Tunnels mit Mitteln der ASFINAG — wurde die Bauausführung als Tunnelprojekt festgelegt.
- 30.2 Der RH stellte fest, daß aufgrund der erst zwei Jahre späteren Rechtsgrundlage für die folgenden Bauverfahren beim Projekt Semmering–Basis-tunnel Projektverzögerungen eintraten.

Gesamtwirtschaftliches Interesse

- 31.1 Bei Eisenbahn-Hochleistungsstreckenprojekten, so beim Semmering-Projekt, ist auch das gesamtwirtschaftliche Interesse von höchster Bedeutung. Seit der Hochleistungsstreckengesetz–Novelle 1989 vom November 1989 hat darüber der Ministerrat zu beschließen. Die bisherigen externen Gutachten erbrachten die gesamtwirtschaftliche Darstellung nicht.

Dennoch wurden in der Öffentlichkeit wiederholt gesamtwirtschaftliche Argumente für die Eisenbahn-Hochleistungsstreckenprojekte im allgemeinen und für das Tunnelprojekt im besonderen ins Treffen geführt, wobei die Argumentationsrichtung für einen Semmering–Basistunnel im Lauf der Jahre mehrmals wechselte.

20

- 31.2 Der RH empfahl dem BMWV, den Nachweis des gesamtwirtschaftlichen Interesses nachvollziehbar nachzuholen.

31.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Behördliche Genehmigungsverfahren

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

- 32.1 Die HL-AG beantragte im Oktober 1992 beim Verkehrsministerium die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den 22,7 km langen Eisenbahnabschnitt mit dem 9,9 km langen Begleitstollen.

Im April 1994 bemängelte die Eisenbahnbehörde ungünstige technische und betriebliche Verhältnisse im eingereichten Projekt und informierte den damaligen Bundesminister Mag Viktor Klima über die technisch günstigere Variante des Tunnels bis Langenwang. Im Gegensatz zu seinen eigenen Bedenken erteilte das Bundesministerium Ende November 1994 dennoch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das eingereichte Projekt Gloggnitz–Mürzzuschlag. Der Bau des Begleitstollens begann Ende März 1995.

- 32.2 Der RH kritisierte, daß sich das Verkehrsministerium als Eisenbahnbehörde über seine eigenen schwerwiegenden Einwände hinwegsetzte. Im Sinne einer objektiven behördlichen Entscheidungsfindung hätten diese Bedenken untersucht und bewertet werden sollen.

32.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Naturschutzverfahren

- 33.1 Die Rechtsfrage, ob für Eisenbahnanlagen neben dem eisenbahnbehördlichen Bewilligungsverfahren zusätzlich ein eigenes landesbehördliches Naturschutzverfahren erforderlich sei, wurde in der Vergangenheit bereits öfter unterschiedlich behandelt. Zum einen unterzog die HL-AG von sich aus mehrere Eisenbahnvorhaben zusätzlich einer naturschutzrechtlichen Prüfung, zum anderen befand eine Bezirkshauptmannschaft in Niederösterreich — im Zusammenhang mit einem anderen Projekt —, daß Eisenbahnanlagen nach dem Niederösterreichischen Naturschutzgesetz bewilligungsfrei seien.

Die unterschiedliche Rechtsanwendung in der Vergangenheit verursachte beim Semmeringtunnel eine Rechtsunsicherheit, welche den Fortgang des Projektes behinderte.

- 33.2 Der RH bemängelte, daß die Klärung dieser grundsätzlichen Rechtsfrage von der HL-AG erst bei dem überaus sensiblen Eisenbahnprojekt Gloggnitz–Mürzzuschlag betrieben wurde, zumal die Strittigkeit der Angelegenheit schon jahrelang bekannt war.

- 33.3 *Laut Stellungnahme der HL-AG sei die Frage des naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahrens zum frühestmöglichen Zeitpunkt, nämlich nach Vorliegen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides geklärt worden, zumal dieser Bescheid eine Voraussetzung für die Antragstellung bei der Naturschutzbehörde darstelle.*

Das BMWV verwies auf ein Gutachten vom März 1998, wonach zusätzliche naturschutzrechtliche Bewilligungen durch die Länderbehörden nicht zulässig seien.

- 33.4 Der RH erwiderte, der Abschluß des eisenbahnrechtlichen Verfahrens war nicht der frühestmögliche Zeitpunkt einer grundsätzlichen Klärung der Rechtslage.

Zur weiterhin offenen Rechtsfrage stellte der RH fest, daß sich eine schon frühzeitige verbindliche Klarstellung dieser nahezu den gesamten Projektverlauf begleitenden Frage im Interesse aller an der Projektverwirklichung Interessierten aufgedrängt hatte.

- 34.1 Bis zum Jahr 1997 stellte die HL-AG bei der Naturschutzbehörde mehrere Anträge auf bescheidmäßige Feststellung darüber, daß das gegenständliche Projekt keiner naturschutzrechtlichen Bewilligung oder Anzeigepflicht unterliege, bzw auf Erteilung einer naturschutzrechtlichen Bewilligung.

Die wegen Untätigkeit der erstinstanzlichen Behörde zuständig gewordene Niederösterreichische Landesregierung als Naturschutzbehörde zweiter Instanz erließ abschlägige Bescheide; dagegen erhob die HL-AG insgesamt drei Beschwerden an den Verfassungsgerichtshof, welche im Oktober 1997 an den Verwaltungsgerichtshof abgetreten und seither noch keiner meritorischen Erledigung zugeführt wurden.

Im Februar 1998 erging erstmals ein erstinstanzlicher Bescheid der Naturschutzbehörde, mit dem der Antrag auf Erteilung einer naturschutzrechtlichen Bewilligung abgewiesen wurde. Eine dagegen erhobene Berufung der HL-AG wies die Niederösterreichische Landesregierung im Juni 1998 ab. Die HL-AG erhob Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof, über die noch nicht entschieden wurde.

- 34.2 Die HL-AG muß daher mit jahrelangen Verfahren rechnen. Der RH empfahl, zur Vermeidung eines weiteren nicht kalkulierbaren Risikos die Angriffnahme des Hauptstollens erst nach höchstgerichtlicher Klärung der offenen Rechtsfragen vorzunehmen.

- 34.3 *Laut Stellungnahme der HL-AG bleibe ihr lediglich vorbehalten, gegen negative Bescheide den Rechtsmittelweg zu beschreiten.*

**Grundeinlösungen
und Enteignungen**

- 35.1 Die HL-AG hat mit rd 200 Grundeigentümern einvernehmliche Grundeinlösungen (insgesamt 99 Mill S) erreicht; in elf Fällen stellte sie Enteignungsanträge, welche das Land Niederösterreich jedoch im Februar 1996 abwies. Die dagegen erhobene Berufung der HL-AG wurde vom BMWV bisher nicht erledigt.

- 35.2 Der RH bemängelte, daß die Säumigkeit des BMWV im Widerspruch zu der vom Ministerrat im Dezember 1996 beschlossenen Vorgangsweise steht, alle den Bau des Semmering-Basistunnels betreffenden Entscheidungen rasch und positiv zu treffen.

- 35.3 *Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.*

22

Finanzierung des Semmering–Basistunnels

Fehlende
Ausfinanzierung

- 36.1 Im Juli 1990 beauftragte der damalige Bundesminister Dr Rudolf Streicher die HL–AG durch Verordnung mit der Planung und dem Bau von mehreren Projekten zu Gesamtkosten von 14,1 Mrd S (Preisbasis 1990). Die HL–AG erhielt hiefür jedoch nur einen finanziellen Rahmen von rd 10,5 Mrd S. Damit wurde schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt eine Finanzierungslücke von 3,6 Mrd S offenkundig.

Auch nach der Novellierung des ASFINAG–Gesetzes im Jahr 1991 (BGBl Nr 419) reichten die ASFINAG–Mittel nicht bis zum Projektende der bisherigen sowie neuer Vorhaben, sondern nur für den erwarteten Baufortschritt bis zum Ende der XVIII. Gesetzgebungsperiode im Jahr 1994. Da andere Projekte vorgezogen wurden, standen für das Projekt Semmering–Basistunnel aus ASFINAG–Mitteln nur 1,1 Mrd S zur Verfügung. Aus Budgetmitteln des Bundes wurde keine Vorsorge getroffen. Erst das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl Nr 201/1996, stellte die Finanzierung von Hochleistungsstreckenprojekten auf eine neue Grundlage. Dabei hat die SCHIG die Finanzierung von Schieneninfrastrukturinvestitionen insbesondere aus vereinnahmten Benützungsentgelten und getätigten Kreditoperationen sicherzustellen. Für den teilweisen oder gesamten Bau einer Süd–Ost–Spange sind mangels einer darauf gerichteten Bauverordnung des Ressortministers, für die das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen hergestellt werden müßte, bisher keine Mittel vorgesehen.

- 36.2 Der RH hielt kritisch fest, daß bereits frühzeitig die Ausfinanzierung der der HL–AG aufgetragenen Projekte im allgemeinen und des Semmering–Basistunnels im besonderen nicht gesichert war.

36.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

- 37 Die Schweiz sicherte die Finanzierung der Neuen Alpentransversale 1992 vor Baubeginn. Sie erfolgte aus mehreren Quellen, wie den Treibstoffzöllen, der Schwerverkehrsabgabe, einer Mehrwertsteuererhöhung und einer maximalen Verschuldung der öffentlichen Hand bis 25 % der Investitionskosten.

Die Schweiz zahlt ihre Infrastrukturinvestitionen überwiegend aus gewidmeten Budgeteinnahmen und damit aus dem jährlichen Haushalt, um — anders als dies bei Kreditaufnahmen und deren späterer Rückzahlung der Fall wäre — zukünftige Generationen möglichst wenig zu belasten.

Private–Public–
Partnership

- 38 In den letzten Jahren überlegte das BMWV, die Ausbaumaßnahmen auf der Brennerachse, die Bahn Wien–Bratislava bzw die Strecke Flughafen Wien–Flughafen Bratislava sowie regionale Schienenprojekte mit privater Finanzierung durchzuführen. Für die Strecke Wien–Bratislava fand 1995 eine öffentliche Interessentensuche statt, die vom BMWV jedoch nicht weiterverfolgt wurde. Mit dem Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz richtete der Gesetzgeber die neu gegründete SCHIG als Kompetenzzentrum für Private–Public–Partnership ein.

Eine ausdrückliche Festlegung, konkrete Bahnprojekte (wie zB den geplanten Semmering–Basistunnel) in Form einer Private–Public–Partnership zu finanzieren, ist weder den Gesetzesmaterialien noch dem Koalitionsübereinkommen zwischen der Sozialdemokratischen Partei Österreichs und der Österreichischen Volkspartei zur Bildung einer gemeinsamen Bundesregierung vom März 1996 zu entnehmen.

Bei der Präsentation der Ergebnisse der Prognos–Studie im August 1993 erklärte der damalige Bundesminister Mag Viktor Klima, daß ein wesentlicher Teil des Projektes fremdfinanziert werde und Gespräche mit Banken geführt würden.

Öffentliche Interessentensuche 1995

- 39 Seit Jänner 1995 suchte das Verkehrsministerium zuerst in Österreich, ab März auch EU–weit einen Konzessionär für den "Bau und Betrieb der Hochleistungs–Eisenbahn Gloggnitz–Mürzzuschlag". Als Gegenleistung sollte der Konzessionär über die Dauer der eisenbahnrechtlichen Konzession Benützungsgebühren einheben dürfen.

- 40.1 Bis Mitte Mai 1995 legten sieben Unternehmungen bzw Konsortien ihre Interessenbekundungen vor. Entgegen den Anforderungen in der öffentlichen Interessentensuche waren die eingelangten Interessentenmeldungen allgemein gehalten und unverbindlich.

- 40.2 Nach Ansicht des RH verfehlte die öffentliche Interessentensuche ihr Ziel, einen breiten und internationalen Bewerberkreis für Bau, Betrieb und Finanzierung zustandezubringen.

- 40.3 *Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.*

Nicht öffentlicher zweiter Verfahrensschritt

- 41.1 Nachdem durch die für Herbst 1995 festgelegten Nationalratswahlen die Projektfortsetzung vorübergehend ins Stocken geraten war, leitete das BMWV im September 1996 das Verhandlungsverfahren mit den sieben Interessenten ein. Auf Wunsch der Bieter ließ das BMWV auch gemischt finanzierte Betreibermodelle für die zweite, nicht öffentliche Phase des Vergabeverfahrens zu. Bei der Angebotseröffnung Anfang April 1997 lagen Angebote von nur noch drei Konsortien vor. Zur Bewertung der Angebote setzte der Bundesminister Dr Caspar Einem eine Auswertungskommission ein.

- 41.2 Der RH war der Ansicht, daß die wesentlichen nachträglichen Änderungen der Ausschreibungsbedingungen eine neuerliche öffentliche Interessentensuche unter den nunmehrigen Voraussetzungen erfordert hätten. Er teilte daher beim damaligen Stand des Ausschreibungsverfahrens vorweg dem Bundesminister dazu seine Bedenken schriftlich mit. Diese betrafen auch die vorausgegangene inländische Interessentensuche sowie Abweichungen in den Angeboten gegenüber der Ausschreibung.

Finanzierung

24

Unbeschadet einer Entscheidung des Ressortleiters einerseits, jedoch unter Hinweis auf ein vorweg nicht auszuschließendes späteres EU-Verfahren wegen Vertragsverletzung durch die Republik Österreich andererseits, empfahl der RH dem Bundesminister, vor einer Zuschlagserteilung jedenfalls die Bundes-Vergabekontrollkommission anzurufen.

41.3 *Der Bundesminister Dr Caspar Einem hob im April 1998 die Ausschreibung auf.*

Auswirkungen der Interessentensuche

- 42.1 Mit der Kundmachung der öffentlichen Interessentensuche im Jänner 1995 wurde offenkundig, daß einerseits die HL-AG durch Verordnung mit dem Bau des Abschnittes Gloggnitz–Mürzzuschlag beauftragt war und andererseits das Verkehrsministerium in derselben Angelegenheit mit Nachdruck einen privaten Konzessionär für den Bau und den Betrieb dieser Hochleistungsstrecke suchte. Da dieser auch die Bodenerkundung durchführen und allenfalls den Sondierstollen hätte bauen sollen, schlug der Vorstand der HL-AG im Jahre 1997 dem Aufsichtsrat die Einstellung der Arbeiten am Sondier- und Rettungsstollen vor; der Aufsichtsrat der HL-AG beschloß jedoch die Weiterführung der Arbeiten.
- 42.2 Der RH bemängelte, daß der Bund als Eigentümer der mit dem Bau beauftragten HL-AG gleichzeitig Interessenten für eine Bau- und Betriebskonzession suchte und keine klare Abgrenzung der Aufgabenstellung der HL-AG vornahm. Entsprechend widersprüchlich und verwirrend waren auch die Meinungsäußerungen über das Erfordernis der Weiterführung des Erkundungsstollens.

42.3 *Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.*

Benützungsentgelt

- 43.1 Seit dem Bundesbahngesetz 1992 hat der Bund die Kosten für die Eisenbahninfrastruktur zu tragen. Dafür zahlt jeder Benutzer, derzeit vor allem der Absatzbereich der ÖBB, ein Benützungsentgelt. Dieses betrug 3,1 Mrd S (1996) bzw 3,3 Mrd S (1997) für alle Strecken der ÖBB.

Auf den Streckenabschnitt Gloggnitz–Mürzzuschlag entfielen jährlich rd 137 Mill S. Laut Vorstand der ÖBB gäbe es in ganz Europa kein Infrastrukturprojekt, das sich nur aus Benützungsentgelten finanzieren kann.

- 43.2 Der RH ergänzte, daß das Benützungsentgelt für diese Strecke durch ihre Verkürzung und durch die höheren Tonnagen je Zug laut den im Jahr 1993 vorgestellten Verkehrsprognosen im Jahr 2000 auf 116 Mill S (mit bisheriger Verrechnung der Kosten für Bergstrecken) bzw 38 Mill S (mit Verrechnung der Kosten für Freilandstrecken) zurückgehen wird. Sollte das Benützungsentgelt für Neubaustrecken in Zukunft gesondert festgelegt werden, so empfahl der RH, in Zukunft auch die Benutzer — ÖBB und Dritte — in eine Entscheidung über den Streckenneubau und dessen Finanzierung einzubinden.

43.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Finanzierung

25

Internationale Finanzierungspraxis

- 44 Bisher wurden zwar einige Straßenabschnitte, jedoch keine Eisenbahnen errichtet, die alleine aus der ursprünglich festgelegten Bemautung finanziert werden können. Auch eine 1996 bei der EU eingerichtete Expertengruppe für die öffentlich–private Finanzierung von Verkehrsvorhaben hat noch zu keiner einheitlichen Vorgangsweise gefunden.
- 45 Zum besseren Überblick der Möglichkeiten und Risiken von Private–Public–Partnership–Modellen stellt der RH im folgenden eine internationale Auswahl von teilweise privat finanzierten Bahnprojekten sowie von gänzlich oder teilweise privat finanzierten Straßenprojekten dar.

Bahnprojekte

- 46 Hinsichtlich der Bahnprojekte war festzustellen:

(1) Zur Finanzierung eines Eisenbahntunnels unter dem Ärmelkanal wurde 1986 aus je einer britischen und französischen Teilgruppe die Eurotunnelgruppe gegründet. Frankreich und Großbritannien verzichteten für den ungewöhnlich langen Zeitraum von 55 Jahren auf ihre Nutzungsrechte und räumten sie der Eurotunnelgruppe ein; danach geht das Bauwerk in das Miteigentum der beiden Staaten über. Bis dahin kann die Eurotunnelgruppe für die Personen– und Güterverkehre zwischen Calais und Folkstone Mauten einheben bzw Wegekostenentgelte mit Eisenbahnen vereinbaren.

Das Eigenkapital wurde von Kleinaktionären und einer Reihe institutioneller Anleger aufgebracht. Für das Fremdkapital hat ein Syndikat von 220 Banken einen mehrmals aufgestockten Kreditrahmen zur Verfügung gestellt und wurden Anleihen begeben. Das Bauwerk kostete rd 160 Mrd S.

Bauverzögerungen von 1992 auf 1994 führten zu Kostenüberschreitungen, zu deren Deckung die vereinbarten Nutzungsrechte nicht mehr ausreichten. Das Absenken der Fährtarife ab 1995 um ein Drittel und der noch mangelhafte Ausbau der Anbindung von London zum Tunnel führten zu einer geringeren Auslastung des Tunnels als erwartet und lösten weitere finanzielle Schwierigkeiten bei der Eurotunnelgruppe aus. Zwar tragen das Verlustrisiko die Banken, Anleihegläubiger und Aktionäre. Zum Ausgleich der Mehrkosten wurden aber die langfristigen Nutzungsrechte auf insgesamt 99 Jahre verlängert, was einen weiteren Verzicht Frankreichs und Großbritanniens auf ihre Nutzungsrechte bedeutete. Überdies mußten gezielte, wenn auch keine kontinuierlichen staatlichen Zuschüsse gewährt werden.

(2) In Schweden wurde 1994 ein privater Konzessionär mit dem Bau und Betrieb einer 40 km langen Hochgeschwindigkeitsbahn zwischen Stockholm und dem Arlanda–Flughafen betraut. Der Staat unterstützt das Vorhaben bis zu 25 % der Errichtungskosten oder 1 Mrd Schwedenkronen, das sind rd 1,6 Mrd S. Die Tarifeinnahmen sollen die laufenden Ausgaben sowie die Kapitalbedienung decken. Zu den jährlichen Einnahmen sollte der Staat keine Zuschüsse leisten.

Finanzierung

26

(3) In Italien wird an einem rd 1 300 km umfassenden Hochgeschwindigkeitsnetz um rd 210 Mrd S gebaut. Als erstes Teilstück soll 1999 die 220 km lange Strecke Rom–Neapel in Betrieb gehen. Den Bau führt eine Aktiengesellschaft (Bahn und Banken) durch. Die Finanzierung erfolgt zu 40 % mit öffentlichen Mitteln; der Rest wird durch die Gesellschafter und am Kapitalmarkt aufgebracht. Die Aktiengesellschaft erhielt eine Konzession für 50 Jahre. Die Einnahmen sollen durch Anteile am Fahrkartenvverkauf und Vermietung der Infrastruktur an Bahnen erzielt werden.

(4) In Deutschland soll der Transrapid, eine Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin, teils öffentlich, teils privat finanziert und privat betrieben werden. Das technisch neuartige Projekt soll rd 62 Mrd S kosten und bis zum Jahr 2004 verwirklicht sein. Geplant ist, daß der Staat den Fahrweg mit 39,2 Mrd S finanziert, davon 16,8 Mrd S als Kredit an die Fahrweggesellschaft, und dafür im Betrieb ein Nutzungsentgelt in Höhe der Abschreibungen zuzüglich eines erfolgsabhängigen Anteils erhält. Sonstige bauliche Anlagen, Fahrzeuge und Einrichtungen hätte die private Betreibergesellschaft aus dem mit 3,5 Mrd S dotierten Eigenkapital der Gesellschaft und auch mit Krediten eines Bankkonsortiums zu finanzieren. Das Risiko des Betriebes will die Betreibergesellschaft übernehmen. Über die Durchführung des Projektes wurde bislang nicht entschieden.

Straßenprojekte

47 Die vom RH angeführten Straßenprojekte mit Privatkonzessionen betrafen

(1) in Deutschland den im Bau befindlichen 4 km langen Tunnel unter der Warnow,

(2) in Ungarn das 42 km lange Autobahnteilstück Györ–Staatsgrenze (Nickelsdorf) sowie einen 14,5 km langen Autobahnanschluß an die slowakische Grenze und

(3) in Mexiko das gescheiterte Vorhaben der privaten Infrastrukturfinanzierung, bei der zwischen 1989 und 1993 für 5 000 km Nationalstraßen Bau- und Betriebskonzessionen vergeben und im August 1997 zur Verhinderung eines Wirtschaftsdebakels vom Gesetzgeber größtenteils beendet worden waren.

Umfang des Eisenbahnverkehrs über den Semmering

48 Über die Basisdaten des Eisenbahnverkehrs auf der bestehenden Strecke, wie zB die Anzahl der Züge, die Streckenleistungsfähigkeit und die Streckenauslastung, gingen in der öffentlichen Diskussion die Zahlenangaben weit auseinander.

Anzahl der Züge

- 49.1 Die Daten der ÖBB über die Anzahl der Züge stammten aus dem sogenannten Betriebsleistungsausweis, der sowohl als Grundlage für Entscheidungen der Unternehmungsleitung als auch für Ministerinformationen dient.

Der Betriebsleistungsausweis war zwischen + 10 % und – 30 % fehlerhaft. Die ÖBB erfaßten nicht alle Züge und bei der Dateneingabe entstanden Übertragungsfehler. Auch die statistischen Bahnhofsauflistungen waren unvollständig.

- 49.2 Der RH kritisierte die geringe Aufzeichnungsqualität der ÖBB. Sie führte zu fehlerhaften Informationen der Unternehmungsleitung und des Bundesministers. Der RH empfahl, die bereits seit Jahren in Ausarbeitung befindliche Reform des Betriebsleistungsausweises ehestens abzuschließen und eine einheitliche und fehlerfreie Datenerfassung sicherzustellen.
- 49.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB lasse der bisher durchgeführte Probetrieb ab Fahrplanwechsel 1998 eine deutlich verbesserte Betriebsleistungsstatistik erwarten.*

Streckenleistungsfähigkeit

- 50 Die Berechnung der Kapazität erfolgt international einheitlich nach der Vorschrift "Leistungsuntersuchungen von Bahnanlagen" des Internationalen Eisenbahnverbandes. Auf diese Weise wurde im Jahr 1991 die Leistungsfähigkeit der Strecke Gloggnitz–Mürzzuschlag mit 211 Zügen je Tag berechnet. In den Folgejahren änderte sich das Fahrplangefüge wesentlich. Eine neue Berechnung im April 1994 ergab eine Leistungsfähigkeit von 252 Zügen je Tag. Die vergleichsweise hohe Streckenleistungsfähigkeit wurde ua durch die gleichmäßig niedrigen Fahrgeschwindigkeiten ermöglicht.
- 51.1 Diese Leistungsfähigkeit war 1996 jedoch nur an 23 Tagen gegeben. An 342 Tagen fanden betriebsbehindernde Bauarbeiten statt. An 186 Tagen mußte abschnittsweise sogar ein Streckengleis gesperrt werden. In den vorangegangenen Jahren war die Betriebssituation ähnlich.
- 51.2 Der RH bemängelte, daß die offiziellen Angaben über die Leistungsfähigkeit der Strecke Höchstwerte darstellen. Er empfahl, für derart neurotische Streckenabschnitte Kapazitäten anzugeben, welche der tatsächlichen Betriebssituation entsprechen.
- 51.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB stehe seit Herbst 1997 ein Simulationsprogramm zur Verfügung, das eine exakte Abbildung der Qualität des Zugverkehrs in einem Streckenabschnitt erlaube.*

Umfang des Eisenbahnverkehrs über den Semmering

28

Streckenauslastung

- 52.1 Als Grundlage für die Berechnung der Auslastung der Strecke hat der RH Zählungen der Züge an signifikanten Werktagen des Jahres 1996 veranlaßt:

**Durchschnittliches Zugangebot Gloggnitz–Mürzzuschlag
an Werktagen gemäß Zählung (1996)**

	Anzahl je Tag
Schnellzüge (EC, IC)	42
Eilzüge, Regionalzüge	33
Regionalzüge (Nahverkehr)	40
Summe Personenverkehr	115
Güterzüge	80
Dienstzüge, Arbeitszüge	26
Summe insgesamt	221

- 52.2 Der RH stellte fest, daß an Werktagen von den durchschnittlich 221 Zügen 40 Züge nur bis Payerbach und nicht über die Semmering–Bergstrecke fuhren. Die über die Bergstrecke verkehrenden 181 Züge entsprachen einer durchschnittlichen Streckenauslastung von 72 % der maximalen Kapazität, die jedoch wegen betrieblicher Behinderungen nur selten voll ausgeschöpft werden konnte.

- 52.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

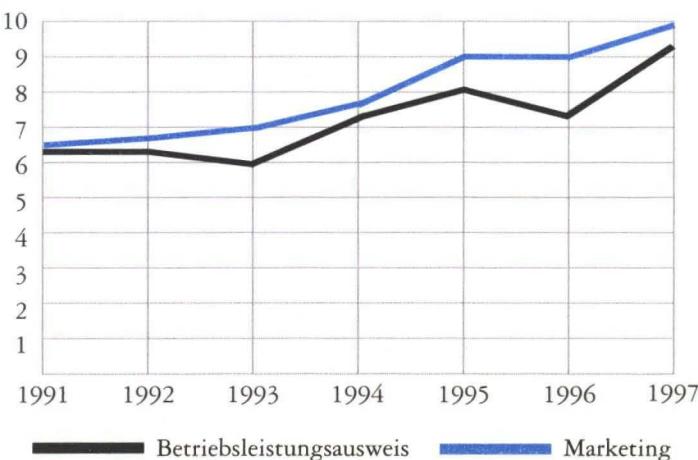
Güterverkehr auf der bestehenden Strecke

Güter–Transportleistung

- 53.1 Die ÖBB führten zwei verschiedene Statistiken über die Güter–Transportleistung auf der Strecke Gloggnitz–Mürzzuschlag. Die erste Statistik, welche auch ins Management–Informationssystem einging, resultierte aus dem mangelhaften Betriebsleistungsausweis. Die zweite Statistik stammte vom Bereich Marketing–Güterverkehr der ÖBB und stützte sich auf die Abrechnungsgewichte laut den Frachtbriefen. Die beiden Statistiken unterschieden sich erfassungsbedingt erheblich und führten zu Mißverständnissen:

Güterverkehr Gloggnitz–Mürzzuschlag

Mill Nettotonnen



**Umfang des Eisenbahn-
verkehrs über den Semmering**

Semmering-Basistunnel

29

- 53.2 Der RH kritisierte, daß den Entscheidungsträgern keine harmonisierten Daten zur Verfügung gestellt wurden.

53.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Beförderung von Großcontainern und Betrieb der Rollenden Landstraße

- 54 Die ÖBB beförderten im Großcontainer-Güterverkehr rd 222 000 Nettononnen (1996) über den Semmering. Dies entsprach etwa 2,4 % des gesamten Gütervolumens in diesem Streckenabschnitt. Die ÖBB begrenzten wegen des zu geringen Querschnittes der Tunnel der Semmeringstrecke die Größe der Container. Aus dem gleichen Grund ist ein Transport von Lkw mit 4 m Eckhöhe als Rollende Landstraße nicht möglich.

- 55 Um den Transport größerer Gefäße und einen Normalbetrieb der Rollenden Landstraße über die bestehende Strecke des Semmerings zu ermöglichen, wären Mindest-Investitionen von 310 Mill S erforderlich, ohne daß die Semmering-Bergstrecke dadurch bereits den Hochleistungs-Richtlinien entspräche.

Laut Marktuntersuchungen könnten die ÖBB ab dem Jahr 2000 Transportaufträge von etwa 350 000 bis 400 000 Nettotonnen jährlich verlieren, wenn sie keine entsprechenden Möglichkeiten — entweder auf der bestehende Strecke oder mit einem Basistunnel — schaffen.

Personenverkehr
auf der bestehenden
Strecke

- 56 Die Auslastung des Personen-Fernverkehrsangebotes auf der Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag ist zufriedenstellend. Die Bedeutung des Nahverkehrs ist jedoch gering; die Züge werden vorwiegend erst ab Payerbach-Reichenau Richtung Gloggnitz und nicht auf der Semmering-Bergstrecke genutzt.

Nach den Feststellungen des RH liegt eine Reihe von Bahnhöfen der Semmering-Bergstrecke abseits der Orte und ist nur zu Fuß auf steilen Zugängen zu erreichen. Für den Berufsverkehr sind diese Bahnhöfe unattraktiv.

**Durchschnittliche Auslastung der Züge im Personenverkehr
zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag**

1996/97	Züge je Tag	Reisende je Jahr	
		Anzahl	Anzahl in Mill
Fernverkehr	42	2,1	140
Nahverkehr	33	0,5	42

- 57.1 Auf der Bergstrecke von Payerbach-Reichenau nach Mürzzuschlag war der lokale Personenverkehr sehr schwach. ÖBB-Zählungen ergaben durchschnittlich nur 14 Reisende je Zug. Bei einer künftigen Führung des Güterverkehrs und des überregionalen Personenverkehrs durch einen Basistunnel verblieben für die bestehende Strecke durchschnittlich 462 Beförderungen je Tag. Das beträfe etwa 300 Personen täglich.

Umfang des Eisenbahnverkehrs über den Semmering

30

Laut einem weiteren, neben der Prognos-Studie in Auftrag gegebenen Schweizer Gutachten aus 1993 werden die Erhaltungs- und Reinvestitionskosten für die bestehende Strecke nach Inbetriebnahme des Basistunnels rd 90 Mill S/Jahr betragen. Dies entspräche Erhaltungskosten von rd 300 000 S/Fahrgäst und Jahr; dazu kommen noch die Betriebskosten.

57.2 In Anbetracht der hohen Kosten bezweifelte der RH, daß die Führung des lokalen Regionalverkehrs auf der Semmering-Bergstrecke nach Errichtung eines Basistunnels — vom wirtschaftlichen Standpunkt aus — gerechtfertigt werden kann.

57.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

58.1 Das zuvor erwähnte Schweizer Gutachten berechnete ua zwei Varianten für die Erneuerung der Bergstrecke. Mit einem Basistunnel und dadurch reduziertem Schienenverkehr über die Bergstrecke wären rd 800 Mill S erforderlich. Ohne Tunnel wären für eine Erneuerung der Bergstrecke für den Vollbetrieb rd 2 Mrd S und für die Schaffung eines größeren Lichteinraumprofils weitere 300 Mill S erforderlich.

Die Erhaltungs- und Erneuerungsplanung der ÖBB der Jahre 1996 bis 2001 sah für die Bergstrecke Gloggnitz–Mürzzuschlag rd 1,2 Mrd S vor.

Im März 1997 stellte das Bundesdenkmalamt mit Bescheid fest, daß die Erhaltung der Semmering-Bahn im öffentlichen Interesse gelegen ist.

58.2 Nach Ansicht des RH belegte die Planung der ÖBB, daß mit der Erneuerung der bestehenden Strecke nicht bis zu einer Inbetriebnahme des Basistunnels zugewartet werden kann. Dadurch kann die ursprüngliche Grundvoraussetzung, durch einen Tunnelbau die Kosten einer Generalinstandsetzung der Bergstrecke zu vermeiden, nicht mehr erreicht werden. Ein Tunnelbau zugleich mit vorrangig gewordenen Sanierungen der bestehenden Strecke wäre aber die teuerste Lösung, zumal die Sanierungskosten durch den Bau des Basistunnels nicht mehr eingespart werden können.

Der RH empfahl, mit Rücksicht auf die tatsächlich eingesetzte Sanierung der bestehenden Strecke ein Programm zur Sanierung als Grundlage für eine Baubeauftragung einer der Schieneninfrastrukturunternehmungen des Bundes durch Verordnung des Bundesministers auszuarbeiten.

58.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB sei der Vorschlag des RH aufgegriffen und eine Projektgruppe eingerichtet worden.*

Das BMWV äußerte die Befürchtung, daß eine Adaptierung der Ghega-Bahn dieses Kulturdenkmal zerstören würde. Es legte dem RH weiters den Vorabzug eines zwischenzeitlich beauftragten Gutachtens "Viaduktsanierung der Semmeringscheitstrecke–Nordrampe" vor; die Mindestkosten inklusive der Betriebserschweris der ÖBB wurden darin je nach geplanter Verlängerung der Nutzungsdauer der Bergstrecke zwischen 700 Mill S und 1,4 Mrd S angegeben.

- 58.4 Der RH hielt fest, daß das vom BMWV vorgelegte Gutachten verlangte, vor einer Entscheidung ein Sanierungskonzept zu erstellen. Nach dem Wissensstand des RH waren diesbezügliche, von den ÖBB beauftragte Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Ohne dem Sanierungskonzept vorzugreifen, belegte das gegenständliche Gutachten nach Ansicht des RH, daß die bisher genannten Kosten der Sanierung überhöht waren und weiters, daß mit der Sanierung nicht mehr zugewartet werden kann.

Projekt Süd–Ost–Spange

Allgemeines

- 59.1 Im Auftrag der ÖBB sowie der Bundesländer Burgenland, Kärnten und Steiermark untersuchte ein interdisziplinäres Forschungsteam, bestehend aus fünf österreichischen Universitätsprofessoren und deren Mitarbeitern sowie dem Österreichischen Institut für Raumplanung, 1990/91 die Realisierungsmöglichkeit einer Süd–Ost–Spange als Hochleistungsstrecke. In der Einleitung dieser Studie wurde festgestellt, daß auf den Semmering–Basistunnel nicht verzichtet werden könne, zumal es sich um eine wesentliche Trassenverbesserung mit hohem verkehrlichen Nutzen handle.
- 59.2 Der RH stellte fest, daß der überwiegende Neubau einer fast 400 km langen Süd–Ost–Spange nicht mit der begrenzten Baumaßnahme am Semmering vergleichbar ist. Die Süd–Ost–Spange wäre in Teilabschnitten gemäß der noch zu erstellenden Vernetzungsplanung der HL–AG langfristig zu realisieren.

59.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Vorteile

- 60 Die 394 km lange Strecke Wien–Graz–Staatsgrenze Arnoldstein sollte Regionen erschließen, die abseits der Eisenbahnstrecken liegen. Durch die neue Eisenbahn wird ein Regionalverkehr in den neu erschlossenen Regionen überhaupt erstmals ermöglicht.
- 61.1 Ein Fernreisezug mit der Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h würde die Reisezeit Wien–Graz auf 1,5 Stunden verkürzen. Die größte Verbesserung gegenüber der bestehenden Strecke ergibt die direkte Verbindung Graz–Klagenfurt anstatt des Umweges über Bruck/Mur:

Entfernungen und Fahrzeiten

von Wien Süd	Südbahn				Süd–Ost–Spange	
	Fahrplanheft 97/98		mit Basistunnel		km	Minuten
nach	km	Minuten	km	Minuten		
Graz*)	214	165	194	135	201	90
Klagenfurt*)	334	251	314	221	333	150
Tarvis*)	400	326	380	296	394	216
von Graz nach Klagenfurt	228	179	228	179	132	60

*) mit Basistunnel 20 km Entfernung– und 30 Minuten Reisedauerverkürzung

Projekt Süd-Ost-Spange

32

Hinsichtlich der Kapazität war festzustellen:

(1) Im 21-Stundenbetrieb ermöglicht die Süd-Ost-Spange im Mischverkehr von Güter- und Personenzügen täglich bis zu 208 Güterzüge.

(2) Über den Semmering betrug die Kapazitätsgrenze rechnerisch 150 Güterzüge je Tag.

(3) Der geplante Semmering–Basistunnel wäre je nach geplantem Personenverkehrsangebot für eine Kapazität von 90 bis 120 Güterzügen je Tag ausgelegt.

61.2 Der RH hielt ergänzend fest, daß seit Abschluß der Elektrifizierung der gesamten Südbahn im Jahr 1967 die Fahrzeiten trotz vollständiger Fahrparkerneuerung nicht mehr kürzer geworden sind.

61.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB sei zur Fahrzeit zu beachten, daß aufgrund der Notwendigkeit des Marktes die meisten Züge im Takt verkehren und daher öfter halten. Weiters sei wegen des Nahverkehrsausbau des Fahrzeit zwischen Wien und Wiener Neustadt verlängert worden. Diese Maßnahme werde nach Fertigstellung der Arbeiten wieder zurückgenommen werden.*

Laut Stellungnahme des BMWV habe die Bahn vornehmlich wirtschaftlich potente Zentren zu verbinden. Weiters sei beim Semmering–Basistunnel die Fahrzeitverkürzung um 30 Minuten nicht gering zu achten. Schließlich stelle der geplante Semmering–Basistunnel nur einen Teil der Ausbaumaßnahmen auf der veralteten Südbahn dar.

61.4 Die Bahn hat nach Ansicht des RH auch die Aufgabe, Erreichbarkeiten zu ermöglichen. Während die Verbindung der wirtschaftlich potenteren Zentren durch die Semmeringstrecke, wenn auch verbesserungsfähig, gegenwärtig gegeben ist, erscheint der Entwicklungsauftrag der Bahn für den wirtschaftsschwachen burgenländischen Raum (Süd–Ost–Spange) und die Oststeiermark (Aspang–Bahn) bei weitem nicht erfüllt.

Unter dem Gesichtspunkt der Fahrzeitverkürzung erachtete der RH die Süd–Ost–Spange dem geplanten Semmering–Basistunnel weit überlegen, weil sie einen zusätzlichen Zeitvorteil von 45 Minuten bis Graz brächte. Der RH gab zu bedenken, daß Vorhersagen über das Ausmaß der Verlagerung des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene wegen Fahrzeitverkürzungen mit großen Unsicherheiten behaftet sind.

Weiters gab der RH zu bedenken, daß der Ausbau der restlichen Streckenteile der Südbahn auf Hochleistungsniveau und auf die Kapazität des geplanten Semmering–Basistunnels beim Bau einer parallelen Süd–Ost–Spange oder Strecke über Ungarn zu Überkapazitäten führen kann. Unter der Annahme, daß diese Strecken errichtet werden, könnten die Investitionen auf der Südbahn über oder durch den Semmering wegen ihrer topographisch bedingten Nachteile zum verlorenen Aufwand werden.

Nachteile

- 62.1 Zwischen Wien und Graz wären mit der Süd–Ost–Spange mehr Höhenmeter als auf der bestehenden Südbahnstrecke mit einem Semmering–Basistunnel zu überwinden.

Der Abschnitt Wien–Graz ist mit 201 km komplett neu zu bauen. Zwischen Graz und der Staatsgrenze Italien sind von 193 km rd 45 % neu zu bauen. Mit 24 Tunnels in einer Gesamtlänge von 66 km bis Graz übersteigt der Tunnelanteil jenen der ausgebauten Südbahn.

Neben dieser Trasse sind auch alternative Trassenführungen, wie zB eine Privatstudie eines inländischen Zivilingenieurbüros mit anderen Vor- und Nachteilen in der Öffentlichkeit bekannt geworden.

Die Machbarkeitsstudie von 1991 ermittelte Investitionskosten von 61,2 Mrd S (Preisbasis 1990), die bisher nicht fortgeschrieben wurden.

- 62.2 Der RH empfahl in Übereinstimmung mit der Machbarkeitsstudie, die Bauplanung nach der Entwicklung der Verkehrsströme auszurichten. Der RH machte weiters auf den im Netz der ÖBB trotz der Ost–Öffnung zu Beginn der 90er Jahre allgemein rückläufigen Personenfernverkehr aufmerksam.

62.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Projekt-
wirtschaftlichkeit

- 63.1 Die Machbarkeitsstudie enthält eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für die gesamte Süd–Ost–Spange. Sie geht von Einnahmen von 1,30 S je Personen–km und 1,10 S je Tonnen–km (Bezugsjahr 1990) aus. Im Jahr 1991 hat das Kabinett des damaligen Bundesministers Dr Rudolf Streicher der Eisenbahnsektion des Bundesministeriums den Auftrag zu einer vertiefenden Wirtschaftlichkeitsberechnung gegeben, welcher jedoch bislang unerledigt blieb.

- 63.2 Der RH kritisierte diesen Mangel und wies darauf hin, daß die Einnahmenschätzung optimistisch erfolgte. Die Durchschnittserlöse der ÖBB lagen im Jahr 1990 bei Fernverkehrszügen bei 0,66 S je Personen–km und bei Güterzügen bei 0,73 S je Tonnen–km. Der RH hielt weiters fest, daß die Süd–Ost–Spange vor allem Bahnverkehr von der Südbahn abziehen werde.

63.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

Eisenbahn–
Neubaustrecke
Slowenien–Ungarn

- 64 Slowenien und Ungarn vereinbarten die Wiederherstellung einer nach dem Zweiten Weltkrieg eingestellten Eisenbahnverbindung von Murska Sobota (Slowenien) über Hodos nach Zalalövö (Ungarn).

- 65.1 Im Jänner 1997 betrachtete der damalige Bundesminister Dr Rudolf Scholten in Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage (Zl 1439/AB–NR/1997 zu Zl 1468/J–NR/1996) die geplante Eisenbahnverbindung eher als eine außenpolitische Unabhängigkeitsreserve. Weiters teilte der nunmehrige Bundesminister Dr Caspar Einem in Beantwortung einer dringlichen Anfrage vom 20. März 1997 dem Nationalrat mit, daß die Finanzierung der beabsichtigten Bahnlinie zwischen Slowenien und Ungarn noch nicht geklärt sei.

Projekt Süd-Ost-Spange

34

Die für grundsätzliche Fragen der Verkehrspolitik zuständige Sektion im BMWV ging davon aus, daß offensichtlich beabsichtigt sei, die Achse bis nach Bratislava bzw Györ zu verlängern, wodurch allerdings österreichische Verkehrsinteressen in den Nord-Süd-Verkehrsrelationen beeinträchtigt sein könnten.

- 65.2 Der RH empfahl, daß Österreich in Anbetracht des beantragten EU-Beitrittes von Ungarn und Slowenien die neuen, mit der weiteren Ost-Öffnung verbundenen Anforderungen im Verkehrsbereich großräumig durch Einbeziehung der Nachbarländer lösen sollte. Die markt- und verkehrs-wirtschaftlichen Überlegungen könnten allenfalls in die gemeinsame Errichtung einer neuen Südbahn über sowohl österreichisches als auch benachbartes Staatsgebiet münden. Keineswegs sollte die erkennbare Konkurrenzsituation die Entscheidungsträger zu einem Wettlauf um die möglichst frühzeitige Fertigstellung einer neuen Eisenbahnverbindung in der Nord-Süd-Relation verleiten.

Auch der zuletzt durch Verordnung der Bundesregierung (BGBI II Nr 273/1997) zur Hochleistungsstrecke erklärte Abschnitt Raum Graz-Staatsgrenze bei Mogersdorf legte die Überprüfung einer Option für eine zum Teil ausländische Linienführung nahe.

- 65.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB berücksichtigten die Planungen der ÖBB schon bisher die Auswirkungen der Ost-Öffnung. Auch bestünden ständige Kontakte mit den Bahnverwaltungen der Nachbarländer.*

Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.

Internationale Verträge

EU-Beitrittsvertrag

- 66.1 Protokoll 9 des Beitrittsvertrages vom Juni 1994, BGBI Nr 45/1995, sieht den Ausbau der Pontebbana-Achse vor, welche die Ostsee über die Nordbahn und die Südbahn mit der Adria verbindet.

- 66.2 Der RH hielt fest, daß gemäß Anhang 2 des genannten Protokolls für die Pontebbana-Achse im Gegensatz zu den anderen vier großen Schienennverkehrsachsen keine Infrastrukturmaßnahmen angeführt sind. Weiters ist die gemäß Anhang 3 anzustrebende Entwicklung zusätzlicher Bahnkapazität von 30 Transitgüterzügen über die Südbahn im Vergleich mit den anderen Verkehrsachsen als relativ bescheiden zu werten.

- 66.3 *Dazu erging keine Stellungnahme.*

AGTC-Übereinkommen

- 67.1 Mit der Unterzeichnung des "Europäischen Übereinkommens über wichtige internationale Strecken des kombinierten Verkehrs" (AGTC) im Oktober 1991 verpflichtete sich Österreich, den kombinierten Verkehr und auch auf der Südbahn durch geeignete Maßnahmen zu fördern. Zum Zweck der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene verpflichteten sich die Vertragsparteien, geeignete Maßnahmen zur Erfüllung der im Übereinkommen festgelegten technischen Leistungsparameter und Mindeststandards zu ergreifen, wie beispielsweise die erforderlichen Lademäße, die Nennmindestgeschwindigkeit oder die Mindestgleisabstände.

67.2 Nach den Feststellungen des RH wäre die Errichtung des Semmering-Basistunnels zur Erfüllung der übernommenen Verpflichtung zwar förderlich, jedoch keineswegs verpflichtend. Der RH kritisierte, daß das BMWV weder im Vorblatt noch in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage betreffend die Genehmigung zum Abschluß des AGTC-Übereinkommens auf mögliche Folgekosten für den Bund hingewiesen hat.

67.3 *Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.*

AGC-Übereinkommen, TER-Übereinkommen

68.1 Das BMWV stellte die Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag als einen Teil des Übereinkommens im Rahmen der UNO für Hochgeschwindigkeitsverkehr (AGC) und des Übereinkommens über den Ausbau des Eisenbahnnetzes in Zentraleuropa (TER) dar.

68.2 Der RH hielt fest, daß der Ministerrat im September 1998 auf Antrag des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten, Vizekanzler Dr Wolfgang Schüssel, beschloß, das AGC-Übereinkommen vom Mai 1985 dem Nationalrat zur Genehmigung gemäß Art 50 Abs 1 B-VG zuzuleiten. Der Beschluß umfaßte auch eine Erklärung, wonach Österreich sich hinsichtlich der Beilegung von Streitigkeiten im Schiedsverfahren nicht als gebunden betrachte; dadurch sollte vermieden werden, daß ein Schiedsgericht in seiner Auslegung des AGC-Übereinkommens dessen Verpflichtungscharakter stärker als im Vertragstext vorgesehen betone.

Am TER-Übereinkommen nimmt Österreich nur hinsichtlich des Kooperationsübereinkommens über den Treuhandfonds vom Juni 1994 teil.

68.3 *Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.*

TEN-Leitlinien

69.1 Die Südbahn stellt einen Teil der Entscheidung Nr 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) dar. Darin werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse genannt, deren Durchführung zum Aufbau des Netzes auf Gemeinschaftsebene beitragen soll.

69.2 Der RH hielt fest, daß die EU in den Jahren 1996 und 1997 der Republik Österreich nicht rückzahlbare finanzielle Zuschüsse von insgesamt 30,8 Mill S jeweils für die Errichtung eines Pilotstollens zum Zwecke der geologischen Erkundung in Aussicht stellte; bis Ende 1997 wurden 12,5 Mill S geleistet.

69.3 *Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.*

Auswirkungen

70.1 Die Semmering-Strecke liegt auf einer der Hauptachsen des Schienennverkehrs für den Alpentransit.

70.2 Nach den Feststellungen des RH nehmen mehrere internationale Verträge Bezug auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur dieser Relation, ohne daß jedoch daraus eine Verpflichtung zur Durchführung konkreter Bauprojekte abzuleiten wäre.

36

- 70.3 *Das BMWV hob allgemein die nationalen und internationalen Verpflichtungen sowie die Bedeutung der Südbahn im transeuropäischen Eisenbahnnetz und die nationale politische Bedeutung der Entscheidung für den geplanten Semmering–Basistunnel hervor.*
- 70.4 Auch dazu hielt der RH nochmals fest, daß sich daraus eine Verpflichtung zur Durchführung konkreter Bauprojekte im allgemeinen und zur Errichtung des Semmering–Basistunnels im besonderen nicht ableitet.

**Entschließungen
des Nationalrates**

- 71.1 Der Nationalrat machte in der XVIII. und XIX. Gesetzgebungsperiode von seinem Resolutionsrecht auch in bezug auf den Semmering–Basistunnel Gebrauch:
- (1) In Entschließungen des Nationalrates vom Juli 1994 wurde der damalige Bundesminister Mag Viktor Klima ersucht, die Eisenbahninfrastruktur in der Steiermark zügig zu verbessern sowie die Verwaltungsverfahren beim Projekt Gloggnitz–Mürzzuschlag fortzuführen.
- (2) Im Februar 1995 betraf eine Entschließung die Forcierung des kombinierten Verkehrs.
- (3) Nachdem Anfang Juni 1995 der Nationalrat den damaligen Bundesminister Mag Viktor Klima mit Entschließung um einen Bericht über das Ergebnis der öffentlichen Interessentensuche, weiters den Stand der rechtlichen Verfahren sowie den Stand der Gesamtfinanzierbarkeit des Semmering–Basistunnels ersucht hatte, antwortete der nachfolgende Bundesminister Dr Rudolf Scholten im Jahr 1996 dazu schriftlich im Zusammenhang mit zwei parlamentarischen Anfragen (Zl 113/AB–NR/1996 zu Zl 81/J–NR/1996 sowie Zl 137/AB–NR/1996 zu Zl 102/J–NR/1996), daß "nach wie vor eine weitgehend privatwirtschaftliche Finanzierung des Projektes angestrebt" werde.
- (4) Mehrere, seit 1990 gestellte Entschließungsanträge von Abgeordneten der Oppositionsparteien, zB auf Aufhebung der einschlägigen Verordnungen oder auf Verhängung eines Baustopps, fanden nicht die erforderliche Mehrheit.

- 71.2 Der RH stellte fest, daß im Nationalrat seit 1989 eine Präferenz für den Bau des Semmering–Basistunnels erkennbar war, gab aber zu bedenken, daß die Grundsatzentscheidungen für ein verkehrswirtschaftlich so wichtiges Projekt zu einem Zeitpunkt getroffen wurden, in dem wesentliche Bedingungen, wie der Kostenrahmen, der Finanzierungsmodus, die Errichtungsdauer und die geologischen Verhältnisse nicht hinreichend untersucht bzw geklärt waren. Der RH hätte vor allem zu den Möglichkeiten des Finanzierungsmodus klare Aussagen der Verwaltung erwartet.

- 71.3 *Das BMWV nahm dazu nicht Stellung.*

**Parlamentarische
Anfragen**

- 72 Seit 1990 stellten Abgeordnete zum Nationalrat rd 50 schriftliche Anfragen an den Bundesminister betreffend den Semmering–Basistunnel.

Standpunkte der Bundesregierung bzw des Bundesministers

- 73.1 Neben den bereits erwähnten, in Form von Verordnungen getroffenen Maßnahmen der Bundesregierung bzw des Bundesministers, nahm der Ministerrat im Dezember 1996 die laut Vortrag des damaligen Bundesministers Dr Rudolf Scholten geplante Baudauer des Gesamtprojektes (insgesamt 13 Jahre) zur Kenntnis und bekräftigte den Vorrang für den Ausbau des Schienennetzes auf der Südbahn. Zugleich bekräftigte der Ministerrat antragsgemäß den "seinerzeitigen Beschuß, mit dem sich die Bundesregierung für den Bau des Semmering–Basistunnels ausgesprochen hat". Zudem beschloß der Ministerrat antragsgemäß, "auf die entsprechenden Stellen einzuwirken, damit alle diesen Bau betreffenden Entscheidungen rasch und positiv getroffen werden".
- 73.2 Die erwähnten Vorträge an den Ministerrat erfolgten ohne Bezugnahme auf die offene Finanzierungsfrage.
- Außerdem stellte der RH fest, daß die dem Ministerratsvortrag zugrundeliegende geplante Baudauer des Gesamtprojektes von 13 Jahren den in der Übertragungsverordnung vom Juli 1989 festgelegten Bauzeitrahmen von sechs Jahren um mehr als das Doppelte übersteigt.
- 73.3 *Das BMVV wies darauf hin, daß der Ministerrat im Dezember 1996 mehrmals die Wichtigkeit des Vorhabens Semmering–Basistunnel unterstrichen habe.*
- 73.4 Der RH vermißte dazu weiterhin eine Anpassung der seinerzeitigen Verordnung vom Juli 1989 für den Bauzeitrahmen und für den nach wie vor fehlenden Baukostenrahmen.
- 74.1 Die Argumentationen der Bundesregierung bzw des 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 1993 — 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 (Zl 5354/AB–NR/1993 zu Zl 5411/J–NR/1993), 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 das entscheidendste Kriterium für den Bau des Semmering–Basistunnels (Zl 6037/AB–NR/1994 zu Zl 6106/J–NR/1994).

(4) Hinsichtlich der Finanzierung stellte der frühere Bundesminister Mag Viktor Klima seit 1994 wiederholt die Möglichkeiten und Vorteile einer völlig privaten Finanzierung ohne jegliche Bundeshaftung dar, welche sich aus der gutachtlich errechneten Wirtschaftlichkeit ergäben. Nach einer realistischeren Einschätzung wurde im Nationalrat eine 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 kapazitiven Gründen (Zl 679/AB–NR/1995 zu Zl 681/J–NR/1995).

(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.

74.2 Der RH 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 (Zl 4608/AB–NR/1993 zu Zl 4689/J–NR/1993). 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 RH betonte das Erfordernis einer gut fundierten und umfassenden Vorbereitung der kostenintensiven Eisenbahninfrastrukturprojekte sowie einer auf transparente Beurteilungskriterien gestützten Entscheidungsfindung.

74.3 *Laut Stellungnahme des BMWV sei ihm die wechselnde Argumentation zugunsten des Semmering–Basistunnels durch wechselnde Schwerpunkte der Kontra–Argumentation in der Öffentlichkeit aufgezwungen worden. Das BMWV fasste abschließend seine im vorliegenden Bericht enthaltene Begründung für das Tunnelprojekt nochmals zusammen:*

(1) *Der Semmering–Basistunnel stelle nur einen Teil der Ausbaumaßnahmen auf der eisenbahntechnisch veralteten Südbahn dar.*

(2) *Die Ghega–Bahn sei für einen modernen Eisenbahnverkehr nicht mehr geeignet.*

(3) *Die Bedeutung der Südbahn sei im Lichte der Ost–Öffnung und EU–Erweiterung zu beurteilen.*

(4) *Es ergäben sich Konsequenzen in Form nationaler und internationaler Verpflichtungen.*

(5) *Naturschutzrechtliche Fragen seien noch zu lösen.*

(6) *Brauchbare Alternativen würden fehlen.*

74.4 Dazu faßte der RH ebenfalls zusammen:

(zu 1) Der Ausbau der restlichen Streckenteile der Südbahn auf Hochleistungsniveau und auf die Kapazität des geplanten Semmering-Basistunnels kann beim Bau einer parallelen Süd-Ost-Spange oder Strecke über Ungarn zu Überkapazitäten führen.

(zu 2) Trotz der Geschwindigkeitsverdoppelung wird der geplante Semmering-Basistunnel im Mischbetrieb nur 90 bis 120 Güterzüge je Tag ermöglichen, die Bergstrecke jedoch 150, allerdings bei in der Regel geringerer Anhängelast. Zudem haben die ÖBB bereits mit der Sanierung der Bergstrecke begonnen.

(zu 3) Die erkennbare neue Konkurrenzsituation im Zusammenhang mit einer weiteren Ost-Öffnung sollte die Entscheidungsträger nicht zu einem Wettlauf um die möglichst frühzeitige Fertigstellung einer neuen Eisenbahnverbindung in der Nord-Süd-Relation verleiten.

(zu 4) Auch aus internationalen Verträgen leitet sich eine Verpflichtung zur Durchführung konkreter Bauprojekte im allgemeinen und zur Errichtung des Semmering-Basistunnels im besonderen nicht ab.

(zu 5) Es muß mit jahrelangen Verfahren gerechnet werden.

(zu 6) Es fehlt eine Klarstellung über die künftige Linienführung der Südbahn.

**Weitere
Feststellungen
im Zusammenhang
mit dem Prüfungs-
auftrag**

75 Obwohl vom Wortlaut des gemäß § 99 Abs 2 des Geschäftsordnungsgesetzes des Nationalrates gestellten Antrages vom 16. April 1997 nicht ausdrücklich umfaßt, sieht sich der RH veranlaßt, auch zu den nachfolgend wörtlich wiedergegebenen wesentlichen Begründungen des Prüfungsverlangens Stellung zu nehmen.

76.1 Abs 1 der Begründungen lautete: "Bereits seit Jahren bestehen massive Zweifel an der Sinnhaftigkeit, vor allem aber an der Wirtschaftlichkeit der Errichtung des Semmering-Basistunnels. Vor allem die Tatsache, daß hier eine teure Investition in eine Bahnstrecke, die in absehbarer Zeit für den Fernverkehr durch eine gänzlich anders trassierte Neubaustrecke (Süd-Ost-Spange), für die es auch schon in Gestalt der Erklärung zur Hochleistungsstrecke die ersten Rechtsakte gibt, zumindest teilweise ersetzt werden soll, erscheint alles andere als im Interesse des sparsamen Umgangs mit öffentlichen Mitteln gelegen."

76.2 Der RH stellte fest, daß es sich bei der Errichtung des Semmering-Basistunnels auch um eine verkehrspolitische Entscheidung aus gesamtwirtschaftlicher Sicht handelt.

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

Weitere Feststellungen**— Prüfungsauftrag****40**

Die Süd–Ost–Spange wird nicht in absehbarer Zeit verfügbar sein, weil die ersten Schritte in Form vertiefender Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht weiter verfolgt wurden.

- 77.1 Die Fortsetzung der Begründungen lautete: "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 zuschüßträchtigen ('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."
- 77.2 Der RH 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.
- 78.1 Die Begründungen führten weiters an: "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 gewesen sein müssen. Eine analoge Kostenexplosion ist daher auch bei der Errichtung des Hauptstollens zu befürchten."
- 78.2 Der RH stellte fest, daß der Wasserzutritt im Begleitstollen vom Oktober 1996 zwar den Bau verteuerte, die getroffenen Maßnahmen jedoch auch die Arbeiten am späteren Haupttunnel erleichtern würden. Hinweise auf unzulängliche technische Vorbereitungen des Projektes waren nicht erkennbar.

- 79.1 Die Begründungen setzten fort wie folgt: "Letztlich ist auch der offensichtliche Mißerfolg bei der Suche nach privaten Finanzierungsformen, die ja ausdrücklich staatliche Garantien ausschließen sollten, festzustellen. Die in der Amtszeit des nunmehrigen Bundeskanzlers Mag Viktor Klima als Verkehrsminister begonnene und mehrfach verlängerte Interessentensuche war ausdrücklich auf eine reine Privatfinanzierung ausgerichtet, wobei das private Konzessionskonsortium laut Klima die Refinanzierung über eine 'Art Mautgebühr' durchführen sollte, die dann von den ÖBB zu bezahlen wäre."

Genau dieser Punkt erweist sich nun aber als undurchführbar: Weil die Errichtungskosten insgesamt steigen, würde diese 'Mautgebühr', das Benützungsentgelt, derartige Höhen (bis zu 1 Mrd S/Jahr, also rd ein Viertel der derzeit für sämtliche ÖBB-Strecken gezahlten Summe!) erreichen, daß der ÖBB-Chef Dr. Draxler bereits seit geraumer Zeit warnt, die ÖBB könnten sich dies keinesfalls leisten ('In ganz Europa gibt es kein Infrastrukturprojekt, das sich nur aus Benützungsentgelten finanzieren kann. Private-Public-Partnership mit privater Mehrheit ist kein geeignetes Modell zur Finanzierung großer Infrastrukturprojekte'), was zuletzt in der Forderung nach einer öffentlichen Finanzierung gipfelte. Dies sei auch deswegen sinnvoll, weil eine teilweise Privatfinanzierung ohnedies nur den Nachteil weniger günstiger Zinsen als für den Bund (Triple-A) mit sich brächte."

- 79.2 Der RH vermerkte, daß keiner der Konzessionärswerber die private Finanzierung des Semmering-Basistunnels anbot. Wie der RH weiters feststellte, hat der Generaldirektor der ÖBB, Dipl.-Ing. Dr. Helmut Draxler, öffentlich dargelegt, die ÖBB würden nur für die eigenen betrieblichen Vorteile von Infrastruktur-Baumaßnahmen, nicht jedoch für den Nutzen Dritter zahlen können.

- 80.1 Sodann führten die Begründungen aus: "Darüber hinaus zeigt sich, daß die privaten Anbieter keineswegs bereit sind, ohne staatliche Garantien zu investieren, womit klar ist, daß der Steuerzahler nicht nur einen Großteil der Kosten, sondern darüber hinaus das volle Risiko zu tragen hätte.

Es zeigt sich also, daß die seinerzeit — im Hinblick auf die behauptete Wirtschaftlichkeit — zugesagte echte Privatfinanzierung offensichtlich unmöglich ist, weil das Projekt eben einerseits wesentlich teurer und andererseits weniger einträglich, damit insgesamt unwirtschaftlicher ist als zunächst angegeben."

- 80.2 Der RH stellte fest, daß die seinerzeit angegebene Wirtschaftlichkeit ursprünglich auf der Einstellung der Bergstrecke, der raschen Baudurchführung von mehreren Tunnelvortriebspunkten aus und der billigeren Ausführung mit höherem Freiland-Streckenanteil beruhte.

Weitere Feststellungen
— Prüfungsauftrag

42

- 81.1 Schließlich führten die Begründungen an: "Um diesen Sachverhalt rechtzeitig, also vor der endgültigen Auftragsvergabe einer objektiven Beurteilung zu unterziehen, erscheint es erforderlich, daß der Rechnungshof aufgrund der bisher vorliegenden Erfahrungen (insbesondere im Zuge der Errichtung des Erkundungsstollens) und Planungen sowie der Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten im In- und Ausland die Sinnhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit des Projektes selbst sowie der vorgesehenen Finanzierungsformen prüft."
- 81.2 Der RH vermerkte, daß im Inland die Semmeringquerung das erste Modell einer angestrebten privaten Finanzierung gewesen wäre. Im Ausland wurden sehr wenige Projekte rein privat, wenige gemischt und die meisten öffentlich finanziert. Im Rahmen der EU hat zu dieser Frage eine Expertengruppe noch zu keiner einheitlichen Vorgangsweise gefunden.

Weitere Entwicklung — Expertengruppe "Semmering"

- 82.1 Im Zusammenhang mit der Aufhebung der Ausschreibung für ein Konzessionärsmodell beim geplanten Projekt setzte Bundesminister Dr Caspar Einem im Mai 1998, also nach Abschluß der örtlichen Erhebungen des RH bzw während offener Stellungnahmefrist, eine Expertengruppe "Semmering" ein. Das Ziel war, Varianten zur Schaffung eines international leistungsfähigen Eisenbahnsystems als Nord–Süd–Verbindung aufzuzeigen.

Die siebenköpfige Expertengruppe setzte sich wie folgt zusammen: ein Vertreter des BMWV, ein Schweizer Tunnelexperte sowie je ein Vertreter bzw Experte der Landeshauptleute von Burgenland (zugleich Mitglied des Gutachterteams bei der Prognos–Studie), Kärnten, Niederösterreich, Steiermark (zugleich Mitglied der "Studiengesellschaft Semmering–Basistunnel" und des "Forschungsteams Süd–Ost–Spange") und Wien.

Das BMWV übermittelte dem RH im Oktober 1998 — vorerst ohne inhaltliche Beurteilung — den Endbericht der Expertengruppe (dessen Wortlaut im Anhang zu diesem Bericht wiedergegeben ist), welcher sowohl die bisherigen Grundannahmen berichtigte als auch auf weitere Änderungen der Rahmenbedingungen (EU–Beitrittsansuchen der Reformstaaten, Bahnausbau in zur Südbahn konkurrierenden Korridoren) hinwies, und auf dieser Grundlage bis zur Klärung der Rechtsfragen die nähere Untersuchung weiterer, von ihr empfohlener Varianten nahelegte.

- 82.2 Der RH sah sich durch die Aussagen der Expertengruppe vor allem in seiner Forderung nach Klarstellung, welche Linienführung die künftige Südbahn nehmen soll, bestätigt. Er empfahl dringend, die von der Expertengruppe angeregten Untersuchungen auch losgelöst von den beim Tunnelprojekt noch offenen Verfahren bzw Rechtsfragen durchzuführen.
- 82.3 *Die HL–AG erblickte im Endbericht der Expertengruppe eine Bestätigung der transportwirtschaftlichen und verkehrspolitischen Sinnhaftigkeit des Semmering–Basistunnels.*
- 82.4 Der RH vermeinte, daß die HL–AG mit ihrer Ansicht den im Endbericht der Expertengruppe aufgezeigten Änderungen wesentlicher Rahmenbedingungen nicht Rechnung trägt.

Schluß-
bemerkungen

- 83 Zusammenfassend empfahl der RH (die Adressaten der Empfehlungen sind in Klammer angeführt):
- (1) alle Eisenbahnprojekte in die Bewertung des Bundesverkehrswegeplans einzubeziehen und für Klarstellung zu sorgen, welche Linienführung die künftige Südbahn nehmen soll (BMWV, ÖBB, HL-AG);
 - (2) den Nachweis des gesamtwirtschaftlichen Interesses bei Eisenbahn-Hochleistungsstrecken nachvollziehbar zu belegen und beim Abschnitt Gloggnitz-Mürzzuschlag nachzuholen (BMWV);
 - (3) Alternativen zum bestehenden Konzept auszuarbeiten, die eine andere Teilung der Verkehrsleistungen zwischen der bestehenden Strecke und einer Neubaustrecke, etappenweise Teilausbauten oder einen Verzicht auf einen Tunnel vorsehen (BMWV, ÖBB, HL-AG);
 - (4) in regelmäßigen Zeitabständen Kostenfortschreibungen durchzuführen und bei allen Kostenberechnungen auch die Kapitalkosten zu berücksichtigen (HL-AG);
 - (5) die gebotene Festlegung des Kostenrahmens des Projektes durch Verordnung nachzuholen (BMWV);
 - (6) mit der Inangriffnahme des Haupttunnels bis zum rechtskräftigen Abschluß der anhängigen Verfahren bzw nach höchstgerichtlicher Klärung der offenen Rechtsfragen zuzuwarten (HL-AG);
 - (7) die bereits seit Jahren in Ausarbeitung befindliche Reform der Betriebsleistungsstatistik der ÖBB ehestens abzuschließen (ÖBB);
 - (8) mit Rücksicht auf die bereits begonnene Sanierung der Bergstrecke ein Programm zur Sanierung auszuarbeiten und für die damit verbundenen Investitionen sodann eine Baubeauftragung durch Verordnung vorzunehmen (ÖBB, BMWV);
 - (9) die Teilabschnitte der Süd-Ost-Spange als mögliche Verkehrsmaßnahmen für die nähere Zukunft einer vertiefenden Wirtschaftlichkeitsprüfung, wie schon 1991 vom damaligen Bundesminister Dr Rudolf Streicher beauftragt, zu unterziehen (BMWV);
 - (10) die Bauplanung der Süd-Ost-Spange an der laufend zu beobachtenden tatsächlichen Entwicklung der Verkehrsströme auszurichten (BMWV, ÖBB, HL-AG);

Schlußbemerkungen

44

- (11) die neuen, mit der Ost-Öffnung verbundenen Anforderungen im Verkehrsbereich großräumig durch Einbeziehung der Nachbarländer zu lösen (BMWV, ÖBB) und
- (12) die von der Expertengruppe "Semmering" angeregten Untersuchungen unverzüglich durchzuführen (BMWV).

Wien, im November 1998

Der Präsident:

Dr Franz Fiedler

Endbericht Expertengruppe

45

ANHANG

Endbericht Expertengruppe

ENDBERICHT DER EXPERTENGRUPPE „AUSBAU-VARIANTEN SÜDBAHN“ Wien, 21. September 1998

I. EMPFEHLUNGEN DER EXPERTEN-ARBEITSGRUPPE

Für die Positionierung Österreichs im internationalen Bahnverkehr ist ein Ausbau der Eisenbahnverbindung in Richtung Süden dringend erforderlich. Deshalb empfiehlt die Arbeitsgruppe aus fachlichen Erwägungen folgende Maßnahmen:

- (1) Um kurzfristig Maßnahmen zur Verbesserung im System Südbahn im Personenverkehr zu realisieren, muß die erforderliche Prüfung des Einsatzes von Neigetechnik-Zügen auf der Südbahn durchgeführt werden.
- (2) Die Bahnlinien Wien–Flughafen–Wampersdorf und Wampersdorf–Eisenstadt–Sopron sollen schnellstmöglich als hochrangige Bahnverbindungen ausgebaut werden.
- (3) Die Planungen für den Bau der Koralmbahn sind zügig weiterzuführen; dem für die möglichst rasche Verkehrswirksamkeit notwendigen Koralmstunnel ist dabei höchste Priorität einzuräumen.
- (4) Die Planungen zur Ertüchtigung der Aspangbahn im Bestand sollen unverzüglich aufgenommen werden.
- (5) Der Ostteil der Süd–Ost–Spange in der Variante der Machbarkeitsstudie (1991) wird derzeit nicht als zweckmäßig angesehen.
- (6) Seit der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie „Süd–Ost–Spange“ (1991) haben sich wesentliche Rahmenbedingungen entscheidend geändert (Güterverkehrsentwicklung, EU–Beitrittsansuchen der Reformstaaten, Bahnausbau in konkurrierenden Korridoren). Diesen Änderungen hat die Arbeitsgruppe u.a. durch den Vorschlag der Einbindung Ungarns in die Trassenüberlegungen (z.B. Anschluß an den Korridor V) Rechnung getragen. Die Untersuchung der technischen Machbarkeit dieser Trassenvarianten und deren langfristige Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen im Südbahn–Korridor wird dringend empfohlen.
- (7) Um den Zeitraum zur Klärung der offenen Rechtslage zum Semmerring–Basistunnel zu nutzen, sollen die empfohlenen Untersuchungen umgehend, jedenfalls innerhalb der nächsten 2 Jahre, durchgeführt und von der Arbeitsgruppe begleitet werden.
- (8) Nach Vorliegen dieser Untersuchungsergebnisse ist unverzüglich eine endgültige Entscheidung über die geeignete Ausbauvariante des Systems Südbahn zu treffen.

Diese Vorgangsweise ist im Hinblick auf den hohen Finanzmitteleinsatz und die Unsicherheit sehr langfristiger Planungen die risikoärmste und läßt weiterhin alle Optionen für eine verantwortungsbewußte verkehrspolitische Entscheidung zu.

II. PRÄAMBEL

Die Südbahn ist eine der ältesten Eisenbahnstrecken Österreichs. Insbesondere gilt dies für die Überwindung des Semmerings, wofür in den Jahren 1848–1854 die erste alpenquerende Gebirgsbahn Europas errichtet wurde.

Die Südbahn ist für Österreich und für Europa von entscheidender Bedeutung. Dies wird durch die Aufnahme dieser Strecke in die transeuropäischen Netze unterstrichen. Innerhalb Österreichs verbindet die Südbahn die Bundesländer Wien, Niederösterreich, Steiermark und Kärnten sowie indirekt auch das Burgenland.

Ziel ist die Errichtung einer modernen Hochleistungsstrecke, die nicht nur die zweitgrößte Stadt Österreichs, sondern die gesamten Industriegebiete im Süden Österreichs mit den benachbarten Wirtschaftsräumen im Nordosten und Südwesten Österreichs verbinden soll. Insgesamt soll die Erreichbarkeit für Regionen mit einer Bevölkerungszahl, die ungefähr derjenigen im Bereich der Westbahn entspricht, wesentlich verbessert werden.

Bisher ist es nicht gelungen, Konsens über die Art des Ausbaus des Gesamtsystems Südbahn zu erzielen. Daher hat der BM für Wissenschaft und Verkehr gemeinsam mit den Landeshauptleuten von Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Steiermark und Wien, eine Expertengruppe eingesetzt, die die vorliegenden Varianten neuerlich prüfen und Entscheidungsgrundlagen aufbereiten soll.

Basis für die Bewertung der vorliegenden Alternativen durch die Expertengruppe bilden folgende, einvernehmlich festgelegte Rahmenbedingungen:

- Ziel ist die rasche Verfügbarkeit einer schnellen, leistungsfähigen und effizienten Nord–Süd–Verbindung.
- Jede der möglichen Varianten wird in erster Linie unter dem nationalen Nutzenaspekt („Lösung für Österreich“) betrachtet. Grundvoraussetzung dabei ist, daß diese Nord–Süd–Verbindung in das gesamteuropäische Eisenbahnnetz, d.h. in die TEN und Korridore, eingebettet und somit kompatibel mit den zukünftigen europäischen Entwicklungen ist.
- Jede Lösung muß sich in das Gesamtverkehrskonzept–Österreich einfügen, das die Verkehrsverlagerung auf die Schiene fordert.
- Es werden nur Varianten in Betracht gezogen, die ein flexibles Reagieren auf mögliche Entwicklungen in der Zukunft zulassen.
- Ziel ist ein risikoarmes Vorgehen. Das bedeutet, daß eine Variante nur sinnvoll ist, wenn:
 - A, sie schrittweise realisiert werden kann (Bausteine),
 - B, jeder Schritt für sich verkehrswirksam ist und
 - C, Spielräume für Betriebskonzepte im Personen– und Güterverkehr eröffnet werden.

III. BERICHT DER EXPERTENGRUPPE

Es war das vorgegebene Ziel für die Expertengruppe, Varianten zur Schaffung eines, den internationalen Normen entsprechenden, und nach internationalem Standard leistungsfähigen Eisenbahnsystems im Bereich des Nord-Süd-Korridors aufzuzeigen.

Diese Aufgabenstellung setzt voraus, daß die Empfehlungen, die von der Expertengruppe ausgesprochen werden, immer im gesamten Systemzusammenhang beurteilt werden müssen. Im Rahmen dieser Beurteilung muß einerseits die Gültigkeit der vorliegenden Unterlagen beurteilt werden. Andererseits gehören aber auch die gravierenden Änderungen der bisherigen Rahmenbedingungen (Beitritt der Reformstaaten zur EU und Wegfall der Binnengrenzen, Empfehlungen der EU zum Ausbau der Transeuropäischen Netze und der Transeuropäischen Korridore) berücksichtigt. Die bei der Beurteilung der Varianten angewendeten Kriterien sind:

- deren technische Machbarkeit
- die Kosten
- die Planungs- und Bauzeit
- die Kapazität für den Güterverkehr
- die Wertbewerbsfähigkeit des Personen- und Güterverkehrs im Vergleich zur Straße

Ausgangssituation

Auf der Grundlage der neueren Verkehrsprognosen aus dem Bundesverkehrswegeplan und der bisher stattgefundenen Verkehrsentwicklung lassen sich gegenüber den bisher vorliegenden (zum Teil auf der Datenbasis von 1988) Grundlagen feststellen:

- Die bisherige Verkehrsentwicklung blieb um mehr als 30 % hinter den (damaligen) Prognosewerten zurück.
- Bis zum Jahre 2010 müssen aufgrund der neuesten Erkenntnisse Güterverkehrsmengen erwartet werden, die rund 60 % geringer sein werden, als sie in den bisher vorliegenden Prognosen errechnet wurden. Unsicherheitsfaktoren stellen dabei Zeitpunkt und Bedingungen für den EU-Beitritt der Nachbarländer dar.
- Der Ausbau des Helsinki-Korridors Kiew–Budapest–Marburg–Lainbach–Triest ist in vollem Gange. Durch die notwendige Anbindung der Ostregion an diesen Korridor und die erforderlichen Zulaufstrecken steht dieser Korridor auch teilweise in Konkurrenz zu den innerösterreichischen Strecken im System Südbahn und wird mittelfristig Transportsubstrat mit dem System Südbahn teilen. Da über diese Wirkungen derzeit keine Berechnungsgrundlagen verfügbar sind, konnte dieser Effekt in der folgenden Systemanalyse noch nicht berücksichtigt werden.

Varianten des Eisenbahnausbau im Nord–Süd–Korridor

Die Expertengruppe hat mehrere Varianten einer Nord–Süd–Verbindung als Alternativen oder Ergänzung zur bestehenden Südbahn geprüft und (soweit Unterlagen verfügbar waren) deren Systemwirkung dargestellt. Den geänderten Rahmenbedingungen, insbesondere dem innerhalb der nächsten 10–20 Jahre zu erwartenden EU–Beitritt der Reformländer Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien und der damit verbundenen Verschiebung der EU–Außengrenze nach Osten und dem notwendigen Verbindungsbedarf des TEN–Knotens Wien entsprechend, wurden auch zwei Varianten unter Einschluß des ungarischen Staatsgebietes erstellt. Insgesamt wurden folgende Ausbauvarianten geprüft:

1. **Bergstrecke (BS):** Ausbau der bestehenden Südbahn (bestandsnaher Ausbau/Vollausbau als HL–Strecke)
2. **Semmering–Basistunnel (SBT):** Ausbau der bestehenden Südbahn (mit SBT)
3. **Südbahn + SBT + Koralmbahn**
4. **Südostspange I:** Südostspange + Südbahn + Aspangbahn (Ertüchtigung)
5. **Südostspange II:** Südostspange / geänderte Trassenführung Ost + Südbahn
6. „**Südostbahn**“: Wien – Flughafen – Raum Eisenstadt – Sopron – Oberpullendorf – Köszeg – Szombathely (von dort Anschluß über die bestehende steirische Ostbahn nach Graz) und über Körmend in den Korridor V + Koralmbahn
7. **Ungarische Flachbahn:** Wien – Raum Eisenstadt – Sopron – Szombathely (über steirische Ostbahn nach Graz, über Körmend zum Korridor V) + Koralmbahn
8. **Südbahn + Aspangbahn:** (Vollausbau als HL–Strecke) + Koralmbahn

Sowohl der Vollausbau der Semmering Bergstrecke als auch der Vollausbau der Aspangbahn wurden als nicht zielführend verworfen.

Ergebnisse

Stellt man die frühestmöglichen Fertigstellungstermine der einzelnen Teilstrecken und die Verkehrsbelastungen (Grundlage: Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes) gegenüber, so zeigt sich:

- (1) Die Kapazität der Semmering–Bergstrecke erscheint zumindest bis 2015 ausreichend. Wenn die Aspangbahn als Zwischenlösung ertüchtigt (elektrifiziert) wird (auch regional von Bedeutung), steht bis etwa 2025 ausreichende Transportkapazität im Güterverkehr zur Verfügung. Es ist allerdings, gegenüber dem Semmering–Basistunnel, er schwerter Betrieb und erhöhter Betriebsaufwand in Kauf zu nehmen.
- (2) Der Semmering–Basistunnel würde jedenfalls betriebliche Erleichterungen und 30 min. Fahrzeitverkürzung (gegebenenfalls zusätzlich Fahrzeitgewinn durch Neigezüge) bringen. Der Semmering–Basistunnel würde die Position der Bahn vor allem im Personenverkehr gegenüber der Straße verbessern.

Endbericht Expertengruppe

51

- (3) Der Bau des Semmering–Basistunnels führt zu einer Änderung der Verkehrsströme im österreichischen Eisenbahnnetz. Damit entstünden an anderen Stellen der Südbahn Kapazitätsengpässe. Würde der Semmering–Basistunnel unverzüglich gebaut, werden voraussichtlich mittelfristig folgende Maßnahmen erforderlich:
- der weitere Ausbau des Knotens Obersteiermark (3 Mrd ATS)
 - die Ertüchtigung der Semmering–Zu– und Ablaufstrecken
Wr. Neustadt – Gloggnitz und Mürzzuschlag – Bruck/Mur
(2,5 Mrd ATS)
 - der Ausbau der Strecke Bruck – Graz (zumindest teilweise)
(3 Mrd ATS)
- (4) Die Verkehrswirksamkeit der Koralmbahn sollte so rasch wie möglich hergestellt werden, um folgende Investitionen im Bereich der bestehenden Südbahn zu vermeiden:
- Vollausbau des Knotens Obersteiermark (weitere rund 4 Mrd ATS)
 - Ausbau der restlichen Südbahn (St. Michael – Neumarkt – St. Veit – Klagenfurt)
(6–12 Mrd ATS inkl. Tunnel Neumarkt)
- (5) Die vorhandenen Strecken, ihre Adaptierungsmöglichkeiten und die voraussehbare Entwicklung im Korridor V entziehen dem Ostteil der Süd–Ost–Spange die wirtschaftliche Grundlage.
- (6) Eine ertüchtigte (elektrifizierte) Aspangbahn könnte zum Teil jene Verkehrsströme übernehmen, für welche entlang der Südbahn hohe Investitionen notwendig wären. Diese zusätzlichen Verkehrsströme würden dann über den Söchauer Berg und über die Grazer Ostbahn nach Graz verlaufen.
- (7) Um die Erreichbarkeit von Graz und Klagenfurt im Personenverkehr schnell und nachhaltig zu verbessern, könnten auch ohne Semmering–Basistunnel durch den Einsatz von Neigetechnik–Zügen Fahrzeitverbesserungen erzielt werden, die für die Strecke Wien – Graz etwa der Verbesserung der Fahrzeit durch den Semmering–Basistunnel entspricht; für Wien – Klagenfurt die durch den Semmering–Basistunnel entstehende Fahrzeitverbesserung übertrifft. Da auch diese Bedienung Folgeinvestitionen nach sich zieht, die zur Zeit nicht abgeschätzt werden können, sollte das Ergebnis einer diesbezüglichen Untersuchung Klarheit über die Verbesserungsmöglichkeiten auf der Südbahn schaffen.
- (8) Unbekannt sind zur Zeit auch die weiteren Ausbaupläne für den (um Österreich herumführenden) Korridor V. Die Notwendigkeit des Verkehrsanschlusses an diesen Korridor ist unbestritten und erfordert entsprechende Entscheidungen in Österreich.

IV. MITGLIEDER DER EXPERTENGRUPPE

Von den Landeshauptleuten berufene Experten:

Dipl.-Ing. Helmut Lang
Leiter der Projektierung
Kärnten

Dr. Gerhard Platzer
Integrierte Planung und Entwicklung regionaler Transport und Versorgungssysteme
Burgenland

Univ.Prof. Dr. Klaus Riessberger
Institut für Eisenbahnwesen TU-Graz
Steiermark

Dipl.-Ing. Gerhard Weber
Magistrat Wien, Stadtbaudirektor
Wien

Univ.Prof. Dr. Friedrich Zibuschka
Leiter der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
Amt der NÖ Landesregierung
Niederösterreich

Vom Bundesminister berufener Experte:

Dr. Karl-Johann Hartig
Leiter der Obersten Eisenbahnbehörde
Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr
Wien

Beigezogener Experte:

Univ.Prof. Heinrich Brändli
Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnwesen
ETH Zürich
Schweiz

Organisation, Betreuung und Protokollierung

Mag. Olga Brisker
Büro des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr
Wien

Moderation

Prof. Dr. SC. Techn. Bernd Scholl
Institut für Städtebau und Landesplanung
Universität Karlsruhe (TH)
Deutschland

Entscheidungsträger

53

ANHANG

Entscheidungsträger

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck

Entscheidungsträger**55****Bundesminister***

Karl LAUSECKER
(8. Juni 1977 bis 10. September 1984)

Dkfm Ferdinand LACINA
(10. September 1984 bis 21. Jänner 1985)

Dipl-Ing Dr Rudolf STREICHER
(21. Jänner 1985 bis 3. April 1992)

Mag Viktor KLIMA
(3. April 1992 bis 1. Mai 1996)

Dr Rudolf SCHOLTEN
(1. Mai 1996 bis 28. Jänner 1997)

Dr Caspar EINEM
(seit 28. Jänner 1997)

*Der jeweilige Leiter des Verkehrsressorts, unabhängig von der im Laufe der Zeit unterschiedlichen Ressortbezeichnung.

56

Österreichische Bundesbahnen

Aufsichtsrat

Vorsitzender **Dr Helmut SCHUSTER**
(seit 25. März 1993)

Stellvertreter des
Vorsitzenden **Kurt SILVESTRI**
(25. März 1993 bis 31. Dezember 1995)

DDr Anton HESCHGL
(25. März 1993 bis 28. April 1998)

Gerhard NOWAK
(seit 26. März 1996)

Dipl-Ing Dr Rudolf STREICHER
(seit 28. April 1998)

Vorstand **Dr Heinrich ÜBLEIS**
(6. Mai 1987 bis 31. Juli 1993)

Dipl-Ing Dr Helmut DRAXLER
(seit 1. August 1993)

Dipl-Ing Helmut HAINITZ
(seit 1. März 1982)

Dipl-Ing Fritz PROKSCH
(seit 1. August 1993)

Mag Anton HOSER
(seit 1. August 1997)

Dr Gerhard STINDL
(seit 1. August 1997)

Entscheidungsträger**57****Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG****Aufsichtsrat**

Vorsitzender **Dipl-Ing Helmut HAINITZ**
(seit 3. April 1989)

Stellvertreter des **Dkfm Dr Oskar GRÜNWALD**
Vorsitzenden (seit 3. April 1989)

Vorstand **Dr Gustav HAMMERSCHMID**
(3. April 1989 bis 31. Dezember 1996)

Dipl-Ing Walter BRENNER
(seit 1. Jänner 1997)

Dipl-Ing Dr Georg Michael VAVROVSKY
(seit 3. April 1989)

Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GesmbH**Aufsichtsrat**

Vorsitzender **Mag Dr Gerhard GÜRTLICH**
(seit 14. November 1996)

Stellvertreter des **Dr Heinz HANDLER**
Vorsitzenden (seit 14. November 1996)

Vorstand **Dipl-Ing Walter BRENNER**
(seit 14. November 1996)

Dr Helmut FALSCHLEHNER
(seit 20. Oktober 1997)

