

1468/J

des Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst
betreffend Semmering-Basistunnel - aktuelle Entwicklungen

Ein wesentliches Kriterium für den Bau des Semmering-Basistunnels (SBT) waren die laut PROGNOSE-Studie zu erwartenden starken Zuwächse sowohl beim Personen- und besonders auch beim Güterverkehr. So rechnete PROGNOSE in der Mindestvariante mit Zuwächsen von 2,5 % p.a. und in der Höchstvariante mit 4, 8 % p.a. beim Güterverkehr.

Demgegenüber errechnete Prof. Horst Knapp anhand einer Datenreihe 197()-94 für das letzte Vierteljahrhundert eine Zuwachsrate von 1,25 % pro Jahr (österreichweit Bahngüterverkehr).

Laut einer erst kürzlich erschienenen Studie der Energieverwertungsagentur (Verkehr 2000, Bd. 60) werden folgende Werte für den Güterverkehr prognostiziert (Seite 56) :
1995 - 2005 : 1,5 % p.a. und 2005 - 2020: 1,1 % p.a.

Und für den Personenverkehr:
1995 - 2005: 1 % p.a. und 2005 - 2020: 0,5 % p.a.

Auch hier ging PROGNOSE von einem Vielfachen dieser Werte aus.

Nachdem zu erwarten ist, daß auf der Südbahn eher Personenzüge eingeschränkt werden als daß welche dazukommen, kann die bestehende Kapazitätsreserve voll für eine eventuelle Güterverkehrszunahme genutzt werden. Derzeit verkehren etwa 70 Güterzüge pro Tag und diese Reserve beträgt mindestens 50 Züge. Nach menschlichem Ermessen kann es daher am Semmering in absehbarer Zeit zu keinerlei Kapazitätsengpässen kommen. .

Die von der E.V.A. ermittelten Werte decken sich in etwa mit den letzten Angaben von ÖBB-Generaldirektor Helmut Draxler, der für die nächsten Jahre eher mit stagnierenden Umsätzen rechnet.

Im übrigen wird - wie Ihnen bekannt ist - gegen Jahrhundertwende eine neue Eisenbahnverbindung Ungarn/Slowenien in Betrieb gehen, die mit Sicherheit Transitverkehre, die derzeit über die Südbahnstrecke geführt werden, aufnehmen wird.

Aus diesem Grund richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Werden Sie als zuständiger Bundesminister veranlassen, daß diese neuen Erkenntnisse (E.V.A.-Prognosen, neue Verbindung Ungarn/Slowenien, etc.) in eine Neuberechnung der Wirtschaftlichkeit des Semmering-Basistunnels Eingang finden? Wenn nein, warum nicht?
2. Werden Sie in Ihrem Ministerium aufgrund der angespannten budgetären Situation eine Überprüfung bestimmter Großprojekte, darunter auch den Semmering-Basistunnel, veranlassen, insbesondere in Hinblick darauf, ob nicht kostengünstigere Lösungen - etwa durch Inbetriebnahme von Neigungszügen moderner Bauart oder durch sicherungstechnische Maßnahmen, welche bei Bedarf eine kürzere Zugsfolge erlauben

- gefunden werden könnten? Wenn nein, warum nicht?

3. Wie weit wurde bisher der Erkundungsstollen für den Semmering-Basistunnel vorangetrieben?

4. Welche geologischen und hydrologischen Ergebnisse aus dem Erkundungsstollen liegen bislang vor?

5. Ist es überhaupt sinnvoll, sich mit dem Bau des Haupttunnels zu befassen, ehe nicht die Ergebnisse aus der Errichtung des gesamten Erkundungsstollens vorliegen?

6. Welche Kosten sind bisher (Ende Oktober) durch den Vortrieb des Erkundungsstollens angefallen? Mit welchen Gesamtkosten für die Errichtung des Erkundungsstollens rechnen Sie? Ist mit Kostenüberschreitungen zu rechnen? Wenn ja, in welchem Ausmaß?

7. Welche Aufträge wurden bislang für die Errichtung des Erkundungsstollens und des Haupttunnels vergeben? Wer sind die Auftragnehmer?

8. Ist es richtig, daß die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HLAG) im Rahmen einer Pressekonferenz am 6. Juni 1990 folgende Behauptung aufgestellt hat: "Eine genaue Erfassung der Einzugsgebiete der Grundwasserströme, der Ouellschüttungen (Wassermenge der Ouellen, beobachtet über den Jahresablauf) sowie der Gesteine auf ihre Wasserdurchlässigkeit und Klüftigkeit war notwendig und wurde durchgeführt, um den Einfluß des Tunnels auf wertvolle Quellen der Gemeinden Payerbach, Reichenau, Semmering, Kapellen und Mürrzuschlag zu erfassen. Das Ergebnis zeigt, daß der Semmeringtunnel den Wasserhaushalt in diesen Bereichen nicht beeinträchtigen wird. "

Wenn ja, sind Sie der Meinung, daß die HLAG die Öffentlichkeit falsch informiert hat, a) nachdem bereits jetzt größere Mengen an Wasser aus dem Erkundungsstollen gepumpt werden müssen, b) das Amt der Steiermärkischen Landesregierung per Bescheid vom 7.2. 1992 (GZ. : 3 - 33 Se 108-92/6) die wasserechtliche Bewilligung zur Ableitung von mechanisch gereinigten Berg- und Baustellenoberflächenwässern des Semmering-Basistunnels im Ausmaß von max. 601/s in den Fröschnitzbach erteilt hat und c) Hydrogeologen (z.B. bei der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung zum

Semmering-Basistunnel) zum Schluß gekommen sind, daß durch den Bau des Semmering-Basistunnels insgesamt täglich rund 8,6 Millionen Liter Wasser abgeleitet werden müssen? Wenn ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?

9. Wieviel Liter Wasser müssen derzeit aus dem Erkundungsstollen des Semmering-Basistunnels ausgepumpt werden? Woher stammt dieses Wasser? Um welche Wässer handelt es sich hierbei (Bergwasser, Grundwasser etc.)?

10. Sind bereits durch den Vortrieb des Erkundungsstollens Quellen des Semmeringgebietes beeinträchtigt worden? Wenn ja, welche und in welchem Ausmaß?

11. Ist die Ersatzwasserversorgungsanlage von Mürrzuschlag, die im Zuge des Tunnelprojektes errichtet wurde, bereits in Betrieb? Wenn ja, weshalb? Auf welche Summe belaufen sich die Errichtungskosten?

12. Die PROGNOSE-Studie, aufgrund deren Ergebnisse Ihr Vorgänger, Minister Viktor Klima, den Baustopp beendet hat und die Entscheidung für den Bau des Semmering-Basistunnels getroffen hat, ist seinerzeit zum Schluß gekommen, daß der Semmering-Basistunnel plus bestehende Semmeringbahn volkswirtschaftlich um ca. 0,4 bis 1,0 Milliarden Schilling pro Jahr und betriebswirtschaftlich um ca. 0,6 bis 1,0 Milliarden Schilling pro Jahr günstiger als die Beibehaltung der gegenwärtigen Semmeringstrecke sei. Ihr Vorgänger, Minister Klima, hat daraufhin im Januar 1995 eine öffentliche Interessentensuche für die Privatfinanzierung des Tunnelbaues durchgeführt, in der festgehalten wurde, daß "eine Haftung der Republik Österreich nicht vorgesehen ist".

Sind Sie der Meinung, daß das oben angeführte Ergebnis der PROGNOSE-Studie nach wie vor stimmt?

Wenn ja, warum läßt sich dann der Tunnelbau nicht durch Konzessionswerber ohne Haftung der Republik Österreich errichten, so wie es Ihr Vorgänger in der öffentlichen Interessentensuche vorgesehen hat, und warum verlangen die Österreichischen Bundesbahnen, daß der Semmering-Basistunnel dennoch aus öffentlichen Geldern mitfinanziert werden soll?

Wenn nein, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?

13. Sind Sie bereit, nochmals die Ergebnisse der PROGNOSE-Studie durch unabhängige Fachexperten prüfen zu lassen? Wenn nein, warum nicht? :

14. Ihr Vorgänger, Minister Klima, hat seinerzeit festgehalten, daß der Semmering-Basistunnel privat finanziert werden soll.

Fühlen Sie sich an diese Aussage Ihres Amtsvorgängers gebunden oder streben Sie eine teils private, teils staatliche Finanzierung an? Wenn letzteres zutrifft, wie hoch darf Ihrer Meinung nach der maximale Anteil des Zuschusses aus öffentlicher Hand in konkreten Ziffern sein?

15. Sollte für die Benützung des Semmering-Basistunnels Mautgebühr eingehoben werden, wie hoch ist der Betrag, den die Österreichischen Bundesbahnen hierfür bezahlen würden? Würden die Österreichischen Bundesbahnen die Mautgebühr auf die Fahrkartenpreise im Personenverkehr abwälzen und um wieviel Prozent würden sich die Fahrpreise aus derzeitiger Sicht erhöhen? Wie hoch wäre die Mautgebühr für die Güterzüge?

16. Kennen Sie den Beschluß des Verwaltungsgerichtshofes vom 13. Oktober 1994 (Zl. 94/03/0192), in dem u.a. auf Seite 5 festgehalten wird: "Der Antragsteller (das Eisenbahnunternehmen) erlangt zufolge § 16 Abs. 4 EISbG durch die Bewilligung nach § 16 Abs. 1 leg. cit. zwar grundsätzlich das Recht, die bewilligten Arbeiten auf fremden Liegenschaften durchzuführen. Allerdings darf er, wie aus dem Abs. 5 dieser Gesetzesstelle hervorgeht, gegen den Widerstand des Grundeigentümers die Vorarbeiten nicht ohne eine über entsprechenden Antrag eines Beteiligten ergangene Entscheidung der Behörde durchführen. Aus der in dieser Bestimmung normierten Verpflichtung der Behörde, über die Zulässigkeit der "beabsichtigten" Handlung zu entscheiden, ergibt sich nämlich, daß die Aufnahme bzw. die Fortsetzung der bereits aufgenommenen Arbeiten bis zur Entscheidung über einen nach § 16 Abs. 5 leg. cit. gestellten Antrag untersagt ist. "?

17. Wissen Sie, daß in diesem Zusammenhang seit Oktober 1994 ein Verfahren bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen anhängig ist und aufgrund des oben zitierten Beschlusses des Verwaltungsgerichtshofes die Aufnahme bzw. Fortsetzung der bereits aufgenommenen Arbeiten am Erkundungsstollen untersagt ist?

Wenn ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus? Wenn nein, warum nicht?

18. Nachdem die Arbeiten am Erkundungsstollen als Vorarbeit bewilligt wurde und ein Anrainer Widerspruch erhoben hat, müßten lt. Beschluß des VwGH die Arbeiten bis zur Erledigung des Widerspruchsverfahrens ruhen.

Wie lautet Ihr diesbezüglicher rechtlicher Standpunkt? Auf welcher rechtlichen Grundlage wird der Erkundungsstollen derzeit vorangetrieben?

19. Die HLAG behauptet, daß der Erkundungsstollen auf Grundlage des eisenbahnrechtlichen Bescheids errichtet wird.

Teilen Sie diesen Standpunkt? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

20. Handelt es sich bei dem nun vorangetriebenen Stollen um einen Erkundungsstollen oder bereits um den Begleitstollen des Haupttunnels?

21. Sollte es sich um einen Erkundungsstollen handeln, liegt hierfür eine entsprechende Bewilligung vor? Wenn ja, in welcher Form?

22. Sollte es sich um einen Begleitstollen und somit um einen integrierten Bestandteil des Gesamtprojektes handeln, so wird bereits das Gesamtprojekt errichtet.

Weshalb erklären Sie dann in der Öffentlichkeit, daß Sie die Entscheidung für den Bau des Semmering-Basistunnels erst im Herbst bzw. am Ende dieses Jahres bzw. am Ende der Interessentensuche für die Finanzierung des Tunnelprojektes treffen?

23. Sollte es sich um einen Begleitstollen handeln, liegt hierfür eine entsprechende Bewilligung vor? Wenn ja, in welcher Form?

24. Liegt die naturschutzrechtliche Bewilligung für den Bau des Semmering-Basistunnels im Landschaftsschutzgebiet "Rax-Schneeberg" vor? Wenn nein, rechnen Sie damit, daß in Anbetracht des Widerstandes des Landes Niederösterreich gegenüber dem Tunnelprojekt eine naturschutzrechtliche Bewilligung doch noch erteilt wird? Sollten Sie mit der naturschutzrechtlichen Bewilligung rechnen, welche Gründe liegen hierfür vor? .

25. Nach Angaben der Österreichischen Bundesbahnen ist die bestehende Semmeringbahn eine Strecke mit ausreichender Betriebsqualität, währenddessen auf anderen österreichischen Bahnstrecken - wie z.B. der Westbahn und der Pylrnbahn - die Kapazitätsgrenzen erreicht sind.

Sollten Ihrer Meinung nach nicht der ohnedies verkehrspolitisch, verkehrstechnisch, ökonomisch und ökologisch umstrittene Semmering-Basistunnel gestoppt werden und die ohnedies geringfügig zur Verfügung stehenden Finanzmittel in weitaus wichtigere Bahnvorhaben investiert werden? Wenn nein, weshalb nicht?

26. Ist Ihnen bekannt, daß zwischen Slowenien und Ungarn eine Bahnlinie errichtet wird und ein entsprechendes Übereinkommen bereits unterschrieben wurde? Wenn ja, rechnen Sie damit, daß damit ein Teil des Güterverkehrs von den ehemaligen Ostblockländern über diese Strecke Richtung Adria geführt wird und damit der Güterverkehr über den Semmering entlastet wird? Wenn nein, weshalb nicht? Wenn ja, welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?

27. Sprechen sich die Österreichischen Bundesbahnen angesichts der möglichen Bemaunung des Semmering-Basistunnels und der damit verbundenen Erhöhung der Schienenbenützungsgelühr für den Bau des Semmering-Basistunnels aus? Wenn ja, weshalb? Wenn nein, watum nicht, und welche Konsequenzen ziehen Sie daraus? Welche konkreten Betriebskosten für den Semmering-Basistunnel erwartet die ÖBB?

28. Wie lautete die Kostenprognose für den Erkundungsstollen bis zu einem Errichtungspunkt von 2000 m? Wie lauten die tatsächlichen Kosten?

29. Welche Zeitverzögerung ist bislang bei der Errichtung des Erkundungsstollens eingetreten? .

30. Ist es richtig, daß die Errichtungsfirma Por brieflich bereits im Frühling 96 Mehrkosten von 150 - 200 Millionen Schilling angekündigt hat? Wie lautet der derzeitige Verhandlungsstand? Welche Ursachen für die Kostenerhöhungen werden von der HL-AG einerseits und von der Baufirma andererseits angegeben?

31. Liegen konkrete Kosten- und Zeitprognosen seitens der bauausführenden Firma vor? Wenn ja, mit welchen konkreten Details?

32. Wie bewerten Sie die Warnungen und Forderungen einzelner Aufsichtsräte der HL-AG, aufgrund geologischer Probleme und dadurch Zeitverzögerungen und Kosten-

erhöhungen auf jeden Fall vor einem allfälligen Baubeginn am Haupttunnel die gesamte Errichtung des Erkundungsstollens abzuwarten, um gesicherte Kostenprognosen treffen zu können?

33. Schließen Sie sich dieser Meinung an und werden Sie die entsprechenden Anweisungen an die HL-AG treffen oder können Sie persönlich einen Baubeginn am Haupttunnel noch vor dem Vorliegen aller geologischer Erkenntnisse aus dem Erkundungsstollen verantworten?

34. Wann konkret wird daher Baubeginn am Haupttunnel sein?

35. Wann konkret wird der Erkundungsstollen fertig errichtet sein?

36. Wann genau erwarten Sie die Inbetriebnahme des Haupttunnels?

37. Welche aktuellen Kostenprognosen für das Gesamtprojekt liegen Ihnen vor?

38. Welche Summe wurde bis Oktober 96 in das Gesamtprojekt SBT mit welcher Aufschlüsselung investiert?

39. Wann wurden Sie über jene Baukostenüberschreitungen und Zeitverzögerungen informiert, die dem Aufsichtsrat im Frühling 96 vorgelegt wurde? Zu welchem Zeitpunkt haben Sie welche konkreten Konsequenzen daraus gezogen?

40. Welche Maximalprognosen auf Wassereinbrüchen lagen vor Baubeginn beim Erkundungsstollen vor? Welche Wasseraustritte wurden im Gegensatz dazu Ende Oktober 96 verzeichnet? Welche Schlüsse ziehen Sie aus diesem Widerspruch?

41. Welcher maximale Prozentanteil öffentlicher Mittel kommt für den SBT in Frage?

42. Wann begann die Interessentensuche, welche Zwischenergebnisse liegen vor, wieviele Bewerber sind fixiert und wann soll entschieden werden?

43. Wie lautete jeweils das Verhältnis der Kostenprognosen und der bisher vorliegenden Schlußrechnungen bei der Umfahrung Innsbruck, der Umfahrung Lambach, dem Säusensteintunnel sowie der Umfahrung Melk?

44. Wann wird der Bundesverkehrswegeplan veröffentlicht? Seit wann wird daran gearbeitet und welche Kosten sind bisher entstanden?

45. Mit Jahresbeginn 97 kommt es zu einem teilweise neuen Vorstand bei HL-AG und SCHIG. Wann erfolgen die Personalentscheidungen und wird eine Personenidentität der jeweiligen Generaldirektoren ausgeschlossen?

46. Laut Wirtschaftsmagazin "trend" (10/96) wurde das Gutachten bezüglich Erschütterungs- und Körperschallmessungen beim Lainzer Tunnel durch Prof. Steinhauser durchgeführt. Dieser hatte bereits beim Lambacher Tunnel für einen Irrtum gesorgt.

Wie lautete die Prognose und Realsituation beim Lambacher Tunnel bezüglich Erschütterungen und Körperschall?

47. Welche Investitionen mußten aufgrund dieser falschen Prognosen getätigt werden? Welche Kosten sind dadurch entstanden?

48. Warum erfolgte dennoch auch beim Lainzer Tunnel diese umstrittene Gutachterausswahl?

49. Wie erklärt sich der Minister die völlig anders lautenden Gutachten von Prof. Stühler (TU Berlin) sowie Dozent Kohlbeck (TU Wien), die Erschütterungen und Körperschall beim Lainzer Tunnel bedeutend höher ansetzten?

50. Wie beurteilt der Minister die Aussage vom Gutachter Steinhauser, der laut "trend" meint, er wisse "von da drunten gar nichts., Vorhersagen über Erschütterungen sind praktisch unmöglich - genaue Auswirkungen lassen sich erst messen, wenn die Züge fahren"? /