



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR
2348 /AB

2005 -02- 02

zu 2372 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0026-I/CS3/2004 DVR:0000175

Wien, 31. Jänner 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2372/J-NR/2004 betreffend Semmering-Basistunnel, die die Abgeordneten Fleckl und GenossInnen am 3. Dezember 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg möchte ich mitteilen, dass mit Inkrafttreten der durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 beschlossenen Änderungen des Bundesbahngesetzes 92 das Unternehmen ÖBB endgültig in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen wurde.

Einflussnahmen oder Weisungen jeglicher Art – auch im Katastrophenfall – sind nunmehr ausgeschlossen.

Die Wahl von Geschäftsfeldern und Marktstrategien unterliegen ausschließlich der freien Entscheidung der zuständigen Unternehmensorgane, welche den einschlägigen aktienrechtlichen bzw. gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen und Verantwortungen unterliegen.

Was nun das Interpellationsrecht anlangt, so darf ich Ihnen mitteilen, dass gemäß Art. 52 Abs. 2 B-VG ein solches nach Art. 52 Abs. 1 B-VG hinsichtlich aller Unternehmungen, für die der Rechnungshof nach Art. 126b Abs. 2 B-VG ein Prüfungsrecht hat, besteht. Allerdings bezieht sich dieses nur auf die Rechte des Bundes (zB. Anteilsrecht in der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft) und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe der juristischen Person, die von den Eigentümernvertretern bestellt wurden.

Ich habe daher Ihre Anfrage an die ÖBB Holding AG weitergeleitet. Die Stellungnahmen sind in der Beilage angeschlossen.

Fragen 1 bis 7:

Welche Untersuchungen zum Thema Sicherheit des Semmering-Basistunnels der Bahn wurden seit 2000 in Auftrag gegeben, welche davon liegen bereits vor?

Ist das vom Verkehrsministerium baugenehmigte Projekt für den Semmering-Basistunnel nach heutigem Stand der Technik als sicher zu bezeichnen? Ja oder nein? Was steht darüber wörtlich in den seit 2000 fertiggestellten Studien?

Was hat die HL-AG nach Vorliegen dieser Studien zur weiteren Realisierung des SBT unternommen?

Wie viele Entgleisungen, wie viele Zugtrennungen, wie viele liegengebliebene Züge gab es in den letzten 10 Jahren auf der Semmering-Bergstrecke?

Wie hoch war der Erhaltungsaufwand für die Ghegabahn zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag seit 1990?

An wieviel Tagen war in den letzten fünf Jahren wenigstens ein Gleis dieser Ghegabahn ganz oder teilweise gesperrt?

Wie hoch ist der Lärmpegel (gemessen nach den Kriterien der Schienenverkehrslärmimmissionsschutzverordnung) an verschiedenen Messstellen in Schlöglmühl, in Payerbach, in Küb, in Eichberg, in Klamm, beim Südbahnhotel am Semmering?

Antwort:

Ich verweise auf die Ausführungen in den angeschlossenen Beilagen.

Frage 8:

Werden Sie die auslaufende Bauausführungsfrist (Bescheid des BMVIT) verlängern?

Wenn ja, bis wann? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Anträge auf Verlängerung der Bauausführungs- und Betriebseröffnungsfrist wurden mittels Edikt kundgemacht. Es besteht für alle Parteien die Möglichkeit, hiezu Einwendungen vorzubringen. Nachdem bereits Einwendungen vorliegen, die sich für eine Abweisung des Verlängerungsantrags aussprechen, wird der Bescheid jedenfalls zu begründen sein.

Vor der endgültigen Auswertung aller fristgerecht eingebrachten Einwendungen (die Einwendungsfrist endete am 28. Dezember 2004, wobei die Tage des Postenlaufes in die Frist nicht eingerechnet werden) können die Verfahrensergebnisse nicht vorweggenommen werden. Die Dauer des Verfahrens hängt zu einem wesentlichen Teil von den eingelangten Stellungnahmen ab und kann daher hiezu keine Aussage getroffen werden.

Frage 9:

Falls das Land NÖ erneut einen gesetzeswidrigen Bescheid vorlegt, werden Sie dann eine Amtshaftungsklage gegen die Bescheidersteller einbringen?

Antwort:

Allfällige Amtshaftungsansprüche wären von der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG einzubringen. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie steht gegenüber der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft kein Weisungsrecht zu.

Frage 10:

Gibt es noch offene Enteignungsverfahren? Falls ja: Wie viele Jahre sind diese bereits anhängig und wann werden sie abgeschlossen?

Antwort:

Es sind derzeit zwei Gruppen von **Enteignungsverfahren** anhängig.

Das erste Enteignungsverfahren hinsichtlich mehrerer privater Grundeigentümer in Niederösterreich betrifft nur in einem Fall wirklichen Grundbedarf (Ausgang eines Fluchtstollens im Wald im Ausmaß von ca. 196 m²). In den anderen acht Fällen sind lediglich Servitute jeweils mit einer Überdeckung von 33 m bis zu 122 m betroffen. Durch Sachverständigengutachten wurden die jeweiligen zu enteignenden Rechte in einer Bandbreite von 90 Cent (11 m² mit einer Überdeckung von ca. 81 m) bis zu 1.090 Euro (für die oben angeführte Grundinanspruchnahme) bewertet. In diesem ersten Verfahren wurde der Antrag der HL-AG vom Landeshauptmann von Niederösterreich in erster Instanz im Wesentlichen mit der Begründung abgewiesen, der Semmering-Basistunnel entspräche nicht dem öffentlichen Interesse. Die Berufung wurde der Obersten Eisenbahnbehörde im März 1996 vorgelegt.

Weitere Enteignungsverfahren betreffend Enteignung der Gemeinde Payerbach (vorübergehende Beanspruchung einer Straße) und des Landes Niederösterreich (Tunnelservitute betreffend Landesstraße, Überdeckung jeweils 12,5 m bis 80 m) wurden vom Landeshauptmann von Niederösterreich nicht innerhalb der gesetzlichen Entscheidungsfrist von sechs Monaten entschieden und ging die Zuständigkeit über Antrag der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG Mitte 1999 auf den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über. Im Dezember 2000 wurde eine mündliche Enteignungsverhandlung durchgeführt.

Die beiden Enteignungsverfahren wurden bislang deshalb nicht durch Bescheid erledigt, weil eine Enteignung als Grundrechtseingriff nur als äußerstes Mittel angewendet werden darf. Da im konkreten Fall aber absehbar war, dass die Inanspruchnahme der Zwangsrechte infolge der verzögerten Verfahren in Niederösterreich nicht unmittelbar bevorsteht, wird mit der abschließenden Entscheidung abgewartet. Die Verfahren wurden aber jeweils so weit betrieben, dass bei Absehbarkeit der Inanspruchnahme der Zwangsrechte nach kurzen Verfahrensergänzungen die Bescheide rasch erlassen und in Vollzug gesetzt werden können.

Frage 11:

Gibt es ausständige Vorarbeiten für dieses Projekt, die nicht vom NÖ-Naturschutzbescheid abhängig sind? Falls ja, wann werden diese begonnen.

Antwort:

Das Vorliegen eines positiven Naturschutzbescheides im NÖ-Projektsabschnitt ist Voraussetzung für die gesamte Projektfortführung. Das Erfordernis für davon unabhängige Vorarbeiten ist aus heutiger Sicht nicht gegeben.

Beilagen

Stellungnahme ÖBB Holding AG

Stellungnahme HL-AG

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Erich Söllinger

Herrn
Vizekanzler
Hubert Gorbach
Bundesminister für Verkehr, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Vorstandsdirektor
Österreichische Bundesbahnen
Holding AG

1010 Wien, Elisabethstraße 9
Tel. +43 (1) 93000 - 30003
Fax +43 (1) 93000 - 9 - 30003
erich.soellinger@vs.oebb.at

Wien, am 24. Jänner 2005

Betrifft: Schriftliche parlamentarische Anfrage 2372/J-NR/2004
„Semmering-Basistunnel“

Bezug: GZ. 10.000/0026/04 vom 7. Dezember 2004

Sehr geehrter Herr Vizekanzler!

Zur betreffenden Anfrage darf folgende Stellungnahme übermittelt werden:

Zu Frage 4:

Im Abschnitt Gloggnitz – Mürzzuschlag gab es im Zeitraum 1. Jänner 1994 bis 31. Oktober 2004:

- 16 Zugentgleisungen
- 77 Zugtrennungen
- ca. 400 liegen gebliebene Züge

Zu Frage 5:

Für den Zeitraum von 1998 bis 2004 belief sich der Erhaltungsaufwand auf etwa 37,9 Mio. € Das Herausrechnen des Erhaltungsaufwandes für die Jahre vor 1998 würde einen nicht zu rechtfertigenden Verwaltungsaufwand bedeuten.

Zu Frage 6:

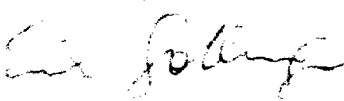
Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre war an 310 Tagen pro Jahr mindestens ein Gleis gesperrt.

Zu Frage 7:

Bei der Erhebung der Lärmsituation an Eisenbahnbestandsstrecken wurde im Schienenverkehrslärmkataster Niederösterreich auch der Bereich Gloggnitz bis Semmering berücksichtigt. Die Lärmbelastung für den maßgeblichen Nacht-Zeitraum ist im Teil 2 – Immissionen enthalten.

Im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahnbestandsstrecken sind in den Gemeinden Payerbach und Breitenstein Lärmschutzplanungen vereinbart. Bei diesen Projekten gibt es einzelne Messpunkte. Da die Immissionswerte wesentlich von der Topografie, der Fahrgeschwindigkeit und der Entfernung von der Bahntrasse abhängen, ist ein Ableiten der Pegelwerte anhand des Schienenverkehrslärmkatasters am zweckmäßigsten.

Mit freundlichen Grüßen



**Stellungnahme der HL-AG zur
Parlamentarischen Anfrage Nr. 2372/J-2004
der Abgeordneten Anita Fleckl und GenossInnen betr.
Semmering-Basistunnel**

Zu 1.) 2.) und 3.)

Auf Grundlage eines diesbezüglichen Arbeitsauftrages in der außerordentlichen Hauptversammlung des Aufsichtsrates der HL-AG vom 23.07.2001 wurden interdisziplinäre Untersuchungen zur Anpassung des Sicherheitskonzeptes für den Semmering-Basistunnel in Auftrag gegeben. Ergebnisse dazu, dass der SBT an den Stand für neu einzureichende Projekte angepasst werden könnte, liegen seit Jänner 2003 vor.

Das derzeitige mit Bescheid vom November 1994 eisenbahnrechtlich genehmigte Projekt entspricht den dazu bestehenden technischen Vorschriften. Dies insbesondere im Hinblick auf die vom BMVIT an die Europäische Kommission als im Sinne der Interoperabilitätsrichtlinie anzuwendende Vorschrift notifizierte „Richtlinie des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes über Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln bei Haupt- und Nebenbahnen, Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes.

In Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes ist im Zuge der Projektrealisierung auf die zugrunde liegenden technischen Vorschriften zum gegebenen Zeitpunkt im erforderlichen Umfang Bedacht zu nehmen.

Vorschriften betreffend Tunnelsicherheit im Rahmen der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems sind derzeit durch die Europäische Kommission in Ausarbeitung. Ein konkreter Anpassungsbedarf des Projektes kann daher erst nach Vorliegen dieser TSI beurteilt werden. Wenn dies erforderlich werden wird, werden die erforderlichen Anpassungen auch am Tunnelsicherheitskonzept vorzunehmen sein.

Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden von der HL-AG dem Aufsichtsrat und dem BMVIT vorgelegt. Da die weitere Realisierung des SBT primär vom positiven Abschluss des nunmehr 10 Jahre dauernden Naturschutzverfahrens im NÖ-Projektsgebiet abhängt, können die weiteren Realisierungsschritte – auch im Sinne der obigen Darlegungen – erst nach Vorliegen des ausstehenden naturschutzrechtlichen Bescheides gesetzt werden.

Zu 8.)

Auf Grund des Antrages der HL-AG auf Verlängerung der Bauausführungsfrist wird von der Obersten Eisenbahnbehörde derzeit ein Ediktalverfahren durchgeführt. Die Oberste Eisenbahnbehörde wird nach Maßgabe des Verfahrensergebnisses über die Verlängerung der Bauausführungsfrist bescheidgemäß abzusprechen haben. Von der HL-AG wurde im Verfahren der Standpunkt vertreten, dass auf Grund der Sach- und Rechtslage von der Behörde die Bauausführungsfrist zu verlängern ist.

Zu 9.)

Die HL-AG hat im Verfahren betreffend die Verlängerung der Bauausführungsfrist auf Grund des bisherigen Verfahrensergebnisses im Naturschutzverfahren der Obersten Eisenbahnbehörde gegenüber dargelegt, dass das Land NÖ aus Sicht der HL-AG wiederum einen negativen Bescheid erlassen werde.

Zu 10.)

Enteignungsverfahren sind seit 1995 anhängig. Die HL-AG hat wiederholt um Abschluss der Verfahren ersucht.

Zu 11.)

Das Vorliegen eines positiven Naturschutzbescheides im NÖ-Projektsabschnitt ist Voraussetzung für die gesamte Projektfortführung. Das Erfordernis für davon unabhängige Vorarbeiten ist aus heutiger Sicht nicht gegeben.