



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

XXII. GP.-NR
2746 /AB
2005 -05- 2 0

GZ. BMVIT-10.000/0021-I/CS3/2005 DVR:0000175

zu 2783 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 19. Mai 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2783/J-NR/2005 betreffend Kosten des gestoppten Semmering-Basis-Tunnels, die die Abgeordneten Dr. Kräuter und GenossInnen am 22. März 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wurde seitens der HL-AG oder der ÖBB-Infrastruktur Bau AG beim BMVIT um eine Verlängerung der Bauausführungsfrist im Zusammenhang mit der bereits vor 10 Jahren erteilten eisenbahnrechtlichen Bewilligung angesucht, um die Rechtsvorteile des bereits erteilten Bescheides nicht verfallen zu lassen?

- a. Wenn ja, wurde diese Verlängerung vom BMVIT gewährt und auf wie lange?
- b. Wenn nein, warum wurde diese Verlängerung vom BMVIT bis jetzt nicht gewährt?

Antwort:

Der Antrag der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG um Verlängerung der Bauausführungs- und Betriebseröffnungsfrist wurde ausführlich begründet und die entsprechenden Unterlagen öffentlich aufgelegt. Am 7. März 2005 wurde ein ausführlich begründeter Bescheidentwurf abgeschlossen und mir zur Entscheidung vorgelegt. Ich habe mir angesichts des vereinbarten Besprechungstermins mit den betroffenen Landeshauptleuten (siehe Antwort zu Fragepunkt 15) diese Entscheidung persönlich vorbehalten.

Infolge der aktuellen Entwicklungen und der Mitteilung der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, dass die entsprechenden Anträge nach dem niederösterreichischen Naturschutzgesetz zurückgezogen wurden, muss jetzt jedoch das Ermittlungsverfahren ergänzt werden, damit gegebenenfalls der Bescheid diesem geänderten Sachverhalt angepasst werden kann.

Frage 2:

Welche Verfahrensschritte sind beim bestehenden Projekt noch ausständig bis zur Betriebsbewilligung des Projektes durch den Verkehrsminister?

Antwort:

Das bestehende Projekt hätte noch einer Entscheidung durch die Naturschutzbehörde bedurft. Auch hätte sich das Erfordernis von eisenbahnrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren ergeben können, was aber von den konkreten einzubauenden eisenbahntechnischen Einrichtungen abhinge. Da Großbauvorhaben auch im Zug der Bauherstellung grundsätzlich noch dem technischen Fortschritt entsprechend laufend weitergeplant und verbessert werden, ist es bei allen derartigen Projekten üblich, dass bis zur eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung zusätzliche Anträge auf Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vorgelegt werden.

Frage 3:

Welche Verfahrensschritte und Bescheide sind beim angedachten „neuen“ Projekt (2-Röhrigkeit bis Langenwang) insgesamt noch notwendig bis zur Betriebsbewilligung des Projektes durch den Verkehrsminister?

Antwort:

Für das neue Projekt werden nach dem jetzt neu vom Nationalrat verabschiedeten UVP-G jedenfalls ein UVP-Verfahren samt teilkonzentriertem Genehmigungsverfahren durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durch die zuständigen Landeshauptmänner von Steiermark und Niederösterreich, und die nach den landesrechtlichen Vorschriften erforderlichen Genehmigungsverfahren (z.B.: Naturschutz), sowie eine eisenbahnrechtliche Bau- und Betriebsbewilligung (inklusive wasser- und forstrechtlicher Genehmigung) sowie allenfalls sonstige additive Genehmigungen (wie z.B. straßenrechtliche Bewilligungen, Bewilligungen nach dem Abfallwirtschaftsgesetz etc.) erforderlich sein. Detailangaben zu weiteren erforderlichen Genehmigungen sind frühestens nach Vorliegen eines entsprechenden Projektes möglich.

Frage 4:

Wie lange haben die vergleichbaren Verfahrensschritte beim Wienerwaldtunnel gedauert von der Planungsübertragung des Verkehrsministers bis zum Baubeginn?

Antwort:

Beim Vorhaben Wienerwaldtunnel als Bestandteil der Strecke Wien – St. Pölten erfolgte die Planungsübertragung 1990, das Ersuchen um Trassenverordnung im Februar 1995, die Trassenverordnung im Juli 1999, der Antrag auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung im Juni 2000, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung im März 2003 und der Baubeginn im Juli 2003. Der Wienerwaldtunnel ist Teil dieser Neubaustrecke. Ein Vergleich zwischen Wienerwaldtunnel und Semmering-Basistunnel ist deshalb nicht zutreffend, da sowohl der Projektumfang als auch das Projektumfeld unterschiedlich gelagert sind. Darüber hinaus wurde die Projektaufbereitung für die Neubaustrecke Wien – St. Pölten vor allem in zeitlicher Hinsicht ganz wesentlich vom In-Kraft-Treten des UVP-Gesetzes im Jahr 1994 beeinflusst.

Frage 5:

Wieviele Mittel sind

a. von den ersten Vorarbeiten bei den ÖBB in den achtziger Jahren bis zur Planungsüber-

tragung an die HL-AG in das Projekt geflossen (da die ÖBB damals noch Bundeshaushaltskapitel waren, betrifft die Frage jedenfalls den Vollzug des Verkehrsministeriums) und
 b. vom Beginn der Planungsübertragung an die HL-AG bis jetzt geflossen (da die Genehmigung der Finanzpläne immer Angelegenheit der Verkehrsminister waren, betrifft diese Frage jedenfalls den Vollzug des Verkehrsministers)?

Antwort:

Von Beginn der Planungsübertragung an die HL-AG bis Ende 2004 sind für das Projekt „Semmering-Basistunnel alt“ rund 93 Mio. € geflossen. Eine Aufschlüsselung der vorher von den ÖBB im Rahmen ihres allgemeinen Budgets aufgewendeten Mittel ist nicht möglich.

Fragen 6 bis 9:

Wie tief läge ein „Tunnelbahnhof“ Mürzzuschlag?

Welche Änderungen gäbe es zwischen dem Bahnhof Gloggnitz und dem Tunnelportal in Gloggnitz?

a. Falls es keine gäbe, warum wird dieser (außerhalb des Landschaftsschutzgebietes liegende) Teil nicht in Angriff genommen?

b. Ist das bestehende Projekt auch Bestandteil der Schwarzaregulierung und des Hochwasserschutzes in Gloggnitz?

Um wie viel wäre zirka das „neue“ Projekt gegenüber dem jetzigen Projekt länger?

Um wie viel wäre zirka das „neue“ Projekt gegenüber dem jetzigen Projekt teurer (Vollzugsbereich in Hinblick auf den Rahmenplan und die Bundshaftung)?

Antwort:

Die konkreten Fragestellungen im Zusammenhang mit der Trassenführung für den „Semmering-Basistunnel neu“ bzw. hinsichtlich der Änderungen gegenüber dem bisherigen Projekt „Semmering-Basistunnel alt“ können derzeit noch nicht beantwortet werden, da der diesbezügliche Planungsprozess erst beginnt und in weiterer Folge Trassenvarianten zu untersuchen und zu bewerten sein werden und daraus eine Vorschlagsstrasse auszuwählen sein wird. Der Auftrag zur Planungstätigkeit umfasst unter anderem auch die mögliche Weiterverwendung des auf steirischer Seite bereits hergestellten Teilstücks des Probestollens.

Frage 10:

Um wie viel % würde der Luftdruckwiderstand beim „neuen“ Projekt (2 eingleisige enge Röhren) gegenüber dem alten Projekt (eine zweigleisige weite Röhre) pro Meter steigen (Vollzugsbereich in Hinblick auf die notwendige Genehmigung eines solchen Projektes und auf die Kontrolle der Nutzung der Strecke auch durch fremde Bahnen)?

Antwort:

Eingleisige Tunnelröhren werden sowohl international als auch in Österreich (z.B. Wienerwaldtunnel und Koralmtunnel) errichtet. Die Querschnittsgestaltung für eingleisige Tunnelröhren ist für Österreich in den Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen – Hochleistungsstrecken (HL-Richtlinien) geregelt. Der aerodynamische Laufwiderstand im Tunnel ist neben der Querschnittsgröße und damit dem Verspermaß unter anderem auch abhängig von der Geschwindigkeit, vom Zugstyp und von der Tunnellänge. Maßgebend für die Betriebsführung (Betriebsgeschwindigkeit, Energieverbrauch, aerodynamische Verhältnisse) auf einer

Tunnelstrecke ist jedoch nicht nur der aerodynamische Anteil des Laufwiderstandes sondern der gesamte Streckenwiderstand, welcher in erster Linie von den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen geprägt wird. Die einzelnen Wirkungen dieser Einflüsse sind im Rahmen der Beurteilung von Trassenvarianten durch Fahrsimulationsberechnungen zu erfassen.

Fragen 11 bis 13:

Wie geschieht die Anbindung von Mürzzuschlag (in Hinblick auf eine Anpassung des GVP = direkter Vollzugsbereich des Verkehrsministers)?

- a. durch einen Tunnelbahnhof oder
- b. durch Umwegverkehre über die alte Strecke bis zum nächsten Verknüpfungsbahnhof?
- c. Im Falle a: Wie viele Gleise erhält dieser Bahnhof neben den Durchgangsgleisen? Wieviel kostet dieser Bahnhof? Was geschieht bei einem Ausfall der Liftanlagen?

Wie weit läge der jetzige Sondierstollen abseits von der neuen Trasse?

Wie viel läge der Sondierstollen höher als die Neue Trasse und zwar bei seinem Portal und bei seinem derzeitigen innersten Punkt?

Antwort:

Ich verweise auf meine Antwort zu den Fragen 6 bis 9.

Frage 14:

Welche Sicherheiten gibt es für ein neues Projekt in Hinblick auf eine Zustimmung des Landes NÖ aus Sicht des Landschaftsschutzes?

Antwort:

Bei der Trassenauswahl werden insbesondere die Raum- und Umweltaspekte ihren Niederschlag derart finden müssen, damit die Verträglichkeit der Trasse mit den Landschaftsschutzbestimmungen des Landes NÖ erreicht wird. Ein vereinbarter Lenkungsausschuss, in dem die betroffenen Bundesländer und mein Ressort vertreten sind, soll nach dem bewährten Vorbild des Lenkungsausschusses für die Koralmbahn dafür Sorge tragen.

Frage 15:

Gibt es Verträge zwischen Bund und Land in Hinblick auf die Zustimmung des Landes zu dem „neuen“ Projekt und wie können die Ergebnisse eingeklagt werden?

Antwort:

Da derzeit noch kein neues Projekt vorliegt, kann auch vorweg keine Zustimmung einer Behörde, eines Landes oder einer politischen Seite erwartet werden. Mit der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Landeshauptleuten von Niederösterreich und der Steiermark vom 8. März 2005 wurde Einvernehmen erzielt, das bisherige Projekt „Semmering-Basistunnel“ nicht mehr weiter zu verfolgen und dieses neue Projekt nun möglichst rasch zu entwickeln.

Frage 16:

Wie ist der aktuelle Stand des Naturschutzverfahrens beim SBT? (Auch wenn es ein Behördenverfahren einer Dritten Behörde ist betrieben von einer AG ist, fällt die Antwort in den Wirkungsbereich des Verkehrsministers, wenn er durch ein „neues“ Projekt Einfluss auf dieses laufende Verfahren nimmt.)

Antwort:

Die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft hat mitgeteilt, dass der Antrag auf naturschutzrechtliche Genehmigung ebenso wie die Säumnisbeschwerde beim Verwaltungsgerichtshof zurückgezogen wurden.

Fragen 17 und 18:

Läge die „neue“ Trasse auch im Landschaftsschutzgebiet von NÖ? (Auch wenn es ein Behördenverfahren einer Dritten Behörde und betrieben von einer AG ist, fällt die Antwort in den Wirkungsbereich des Verkehrsministers, wenn er durch ein „neues“ Projekt Eingriff auf dieses laufende Verfahren nimmt.)

Wie weit läge die „neue“ Trasse seitwärts (bitte Himmelsrichtung angeben) der bestehenden Trasse und wie viel läge sie jeweils tiefer?

- a. beim Tunnelportal in Gloggnitz
- b. bei Pettenbach-Küb (dort wo zuletzt die offene Bauweise geplant war)
- c. unter dem Payerbachgraben
- d. beim Hollensteingraben
- e. bei der steirisch-NÖ Landesgrenze
- f. beim Wallersbach
- g. beim Bahnhof Mürzzuschlag?

Antwort:

Ich verweise auf meine Antwort zu den Fragen 6 bis 9.

Fragen 19 und 20:

Gibt es seitens des Eigentümerversprechers der ÖBB (im Vollzugsbereich des Verkehrsministers) einen Hauptversammlungsbeschluss in Hinblick auf

- a. eine Einstellung des derzeitigen Projektes,
- b. einen Verzicht auf das weitere Betreiben der ausständigen Bescheide sowie der damit zusammenhängenden Rechte und Vorteile?

Wenn der Vorstand der ÖBB-Holding (zu seiner persönlichen Absicherung wiederum als Hauptversammlung der dafür verantwortlichen ÖBB-Infrastruktur Bau AG) im Zuge einer ordentlichen oder außerordentlichen Hauptversammlung der ÖBB-Holding AG ein solches Ansinnen (Einstellung des derzeitigen Projektes und/oder Verzicht auf das weitere Betreiben der ausständigen Bescheide sowie der damit zusammenhängenden und darauf aufbauenden Rechte

und Vorteile) vorbrächte, würde der Verkehrsminister als Hauptversammlungsorgan einer solchen Vorgangsweise zustimmen?

a. Falls ja, welche Sicherheiten in Hinblick auf die dann wirksam werdende persönliche Amtshaftung könnte der Verkehrsminister erbringen, da die „abzuschreibenden“ Projektkosten vermutlich sein Privatvermögen um ein Vielfaches übersteigen würden?

b. Falls nein: Ist sichergestellt, dass durch die nunmehr geteilte ÖBB-Konzernstruktur nicht Organe der zweiten und dritten Ebene gegen den Willen des Holding-Eigentümerversetzers auf das weitere Betreiben der ausständigen Bescheide sowie der damit zusammenhängenden Rechte und Vorteile verzichten?

Antwort:

Mit einem Beschluss des Ministerrates vom 30.03.2005 über die weitere Vorgangsweise beim Semmering-Basistunnel wurde der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragt, die für das neue Projekt erforderlichen Handlungen als Eigentümerversetzter der ÖBB Holding AG im Sinne des §103 Aktiengesetz zu veranlassen. Ich habe daher einen entsprechenden Hauptversammlungsbeschluss der ÖBB Holding AG gefasst. Ausgehend von diesem Hauptversammlungsbeschluss der ÖBB Holding AG wurde im Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung der ÖBB am gleichen Tag beschlossen, dass das Naturschutzverfahren für das bisherige Projekt „Semmering-Basistunnel alt“ nicht mehr weiter zu verfolgen und die Projektentwicklung und die Projektplanung für den „Semmering-Basistunnel neu“ zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang zu beginnen ist.

Damit wird letztlich das Ziel verfolgt, zwischen Wien-Graz-Klagenfurt eine einheitliche leistungsfähige Verbindung zu schaffen. Da in Zukunft aufgrund von neuen EU-Regeln, und das insbesondere aufgrund von Neuerungen im sicherheitstechnischen Bereich, das bisherige Projekt tiefgreifend überarbeitet hätte werden müssen, erschien es zweckmäßig, ein Einvernehmen für eine zukunftsorientierte und realisierbare Eisenbahnverbindung zu erzielen. Analog der Zusagen aller beteiligten Akteure, konstruktiv die Planung und Realisierung dieses neuen Projektes voranzutreiben, werde auch ich alle in meinem Aufgabenbereich erforderlichen Maßnahmen in die Wege leisten und Handlungen setzen.

Frage 21:

Welche Auswirkungen hätte ein Verzicht auf die erlangten Bescheide in Hinblick

- a. auf die bereits vom Verkehrsminister enteigneten Grundstücke?
- b. auf die bereits bezahlten Ersatzwasserverträge?
- c. auf die abgelösten Grundstücke?
- d. auf die abgelösten Servitute?
- e. auf die übrigen Verträge mit den Gebietskörperschaften?
- f. auf die (durch Betreiben des Verkehrsministeriums) bereits erhaltenen EU-TEN-Zuschüsse?

Antwort:

Es wurden bislang für den Semmering-Basistunnel keine Grundstücke enteignet oder sonstige Rechte zwangsweise eingeräumt. Ich gehe davon aus, dass die in den jeweiligen Verträgen getroffenen Vereinbarungen auch weiterhin Gültigkeit besitzen.

Die Errichtung des SBT-Pilotstollens wurde durch zwei Zuschussentscheidungen aus den Jahren 1996 und 1997 TEN-bezuschusst. Infolge der durch die Haltung des Landes Niederösterreich vorliegende Situation bestand keine Möglichkeit den Pilotstollen in absehbarer Zeit fertig zu stellen

und die TEN-bezuschussten Aktionen auf die übliche Weise durch volle Erreichung des Entscheidungsziels abzuschließen.

Infolge der auf steirischer Seite durch den Pilotstollen gewonnenen umfangreichen geologischen und hydrologischen Erkenntnisse konnte die Kommission anlässlich einer Inspektion vor Ort im Juli 2002 sowie aufgrund von Österreich zur Verfügung gestellter Dokumentation vom Juli 2003 jedoch eine teilweise Erreichung der Ziele bzw. des Fördertatbestandes der genannten TEN-bezuschussten Aktionen feststellen. Angesichts der Zusicherung der Österreichischen Bundesregierung das SBT-Projekt weiterhin zu verfolgen, hielt es die Kommission für angemessen, einen Teil der vorgesehenen Gemeinschaftszuschüsse auszuzahlen. Auf diese Weise konnten die genannten Aktionen trotzdem abgeschlossen und zumindest die Rechtfertigung eines Teils der in den Entscheidungen aus den Jahren 1996 und 1997 zugesprochenen TEN-Zuschüsse erreicht werden.

Die jüngsten Entscheidungen der Bundesregierung zum SBT haben gerade zum Ziel, die von der Kommission vorausgesetzte Zusicherung der Österreichischen Bundesregierung betreffend eine Realisierung des SBT einzulösen.

Frage 22:

Müssten bei einem „neuen“ Projekt auch neue Ersatzwasserverträge abgeschlossen werden?

Antwort:

Ich verwies auf meine Antwort zu den Fragen 6 bis 9.

Frage 23:

Ist Ihnen bewusst, dass ein „neues“ Projekt auch einem neuen (möglicherweise wesentlich) verschärften Naturschutzgesetz unterworfen sein könnte, als es das derzeitige Projekt ist, und dass damit eine zusätzliche verkehrspolitische Abhängigkeit vom Land NÖ entsteht?

Antwort:

Ich verwies auf meine Antwort zu Fragepunkt 14.

Frage 24:

Wie hoch waren die Personalkosten für die an dem SBT-Projekt aktiv beteiligten Bediensteten der ÖBB, der zuständigen Bundesministerien, der Landesregierungen sowie sonstigen an der Projektentwicklung beteiligten Dienststellen und wurden diese Kosten in den Betrag von 93 Millionen Euro eingerechnet?

Antwort:

Soweit diese Kosten überhaupt zuordenbar sind, sind sie mit etwa 5% in den 93 M€ Gesamtkosten enthalten.

Mit freundlichen Grüßen

