



REPUBLIK ÖSTERREICH

HUBERT GORBACH

VIZEKANZLER

Bundesminister

für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP-NR

3166 /AB

2005 -08- 30

GZ. BMVIT-10.000/0031-I/CS3/2005 DVR:0000175

zu 3204 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, 29. Aug. 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3204/J-NR/2005 betreffend Absichtserklärung über die Realisierung und Finanzierung der Eisenbahnverbindung Gloggnitz - Raum Langenwang, die die Abgeordneten Dr. Kräuter und GenossInnen am 30. Juni 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Präambel:

Der Herr Bundeskanzler hat Frau Landeshauptmann Klasnic, den Vorstandsdirektor der ÖBB-Holding AG Huber, den Vorstandsdirektor der ÖBB-Infrastruktur Bau AG Vavrovsky, Landeshauptmann Pröll, die Landesräte Hiesl (OÖ) und Schögggl (Steiermark) und mich am 8.3. zu einer ausführlichen Verhandlung zum Thema Semmering-Basistunnel eingeladen. Als Ergebnis dieser Verhandlung wurde einhellig vereinbart und darüber Einverständnis erzielt, das Projekt „Semmeringbasistunnel alt“ nicht mehr weiter zu verfolgen.

Frage 1:

Auf welcher Rechtsbasis erfolgt die Vereinbarung der "Nichtmehrweiterverfolgung des Naturschutzverfahrens" des Vorhabens Semmering-Basistunnel in Hinblick auf die von Ihnen mehrmals zitierte aktienrechtliche Eigenständigkeit der ÖBB-Organen?

Antwort:

Die der parlamentarischen Anfrage beigelegte und unterzeichnete Absichtserklärung spiegelt die der in der Präambel angeführte Verhandlung wieder und fasst das dabei erzielte Ergebnis zusammen. Als eigenständige Aktiengesellschaft verfügt die ÖBB-Holding AG über eine eigene Rechtspersönlichkeit und kann dementsprechend wie jedes andere Rechtssubjekt Rechte und Pflichten eingehen.

Frage 2:

Ging eine Information von ÖBB-Organen an den Verkehrsminister dieser Vereinbarung voran? Wenn ja, welche mit welchem Inhalt (bitte der Anfrage beilegen)?

Antwort:

Nachdem die Vereinbarung zur gegenständlichen, schriftlich niedergelegten Absichtserklärung am 8.03.2005 erfolgte, gab es vor diesem Termin keine diesbezüglichen Informationen der ÖBB-Organen an den Verkehrsminister.

Frage 3:

Ist Ihnen bekannt, dass gemäß Aktiengesetz die Hauptversammlung nur über Anträge des Vorstandes oder des Aufsichtsrates entscheiden kann und selbst keine Anordnungen treffen kann?

Antwort:

Dies ist mir bekannt. Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG hat mit Umlaufbeschluss eine Entscheidung der Hauptversammlung gemäß § 103 (2) AktG beantragt, ob auf Basis des nunmehr vorliegenden Finanzierungsvertrages für die Koralmbahn inkl. Koralmtunnel für das bisherige Projekt „Semmering-Basistunnel alt“ das Naturschutzverfahren nicht mehr weiter verfolgt und die Projektentwicklung und die Projektplanung für den „Semmering-Basistunnel neu“ zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang begonnen werden soll.

Frage 4:

Auf welcher Rechtsbasis "wird die ÖBB-Holding AG die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Projektentwicklung" des "Semmeringbasistunnels neu" "beauftragen", wenn eine solche "Beauftragung" durch das Aktienrecht und das BBG ausgeschlossen ist?

Antwort:

Auch der Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat mit Umlaufbeschluss eine Entscheidung der Hauptversammlung gemäß § 103 (2) AktG beantragt, ob auf Basis des nunmehr vorliegenden Finanzierungsvertrages für die Koralmbahn inkl. Koralmtunnel für das bisherige Projekt „Semmering-Basistunnel alt“ das Naturschutzverfahren nicht mehr weiter verfolgt und die Projektentwicklung und die Projektplanung für den „Semmering-Basistunnel neu“ zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang begonnen werden soll.

Frage 5:

Welche Anträge des Vorstandes im Zusammenhang mit dem Semmering-Basistunnel wurden der Hauptversammlung vorgelegt? Mit welchen Expertisen wurden diese Anträge geprüft? Welche Beschlüsse hat die Hauptversammlung gefasst? Wer haftet für welche Kosten, die durch diese Hauptversammlungsbeschlüsse abzuschreiben sind?

Antwort:

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG stellte am 23.03.2005 folgenden Antrag an den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG, welcher per Rundlaufbeschluss genehmigt wurde:

Antrag:

Der Aufsichtsrat beantragt gemäß § 103 Abs. 2 AktG eine Entscheidung der Hauptversammlung, ob auf Basis des nunmehr vorliegenden Finanzierungsvertrages für die Koralmbahn inklusive Koralmtunnel für das bisherige Projekt „Semmeringbasistunnel alt“ das Naturschutzverfahren nicht mehr weiter verfolgt und die Projektentwicklung und die Projektplanung für den „Semmeringbasistunnel neu“ zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang begonnen werden soll .

In der am 30.03.2005 erfolgten Hauptversammlung der ÖBB-Holding AG fasste der Eigentümerversorger aufgrund dieses Antrages und einer entsprechenden Beauftragung durch den Ministerrat folgenden Beschluss:

Gemäß dem Beschluss des Ministerrates vom 30.03.2005 wird hiermit auf der Basis des nunmehr vorliegenden Finanzierungsvertrages für die Koralmbahn inklusive Koralmtunnel beschlossen,

- 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.

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur Bau AG stellte am 23.03.2005 folgenden Antrag an den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, welcher per Rundlaufbeschluss genehmigt wurde:

Antrag:

Der Aufsichtsrat verlangt gemäß § 103 Abs. 2 AktG eine Entscheidung der Hauptversammlung, ob auf Basis des nunmehr vorliegenden Finanzierungsvertrages für die Koralmbahn inklusive Koralmtunnel für das bisherige Projekt „Semmeringbasistunnel alt“ das Naturschutzverfahren nicht mehr weiter verfolgt und die Projektentwicklung und die Projektplanung für den „Semmeringbasistunnel neu“ zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang begonnen werden soll.

In der am 30.03.2005 erfolgten Hauptversammlung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG fasste der Eigentümerversammlung aufgrund dieses Antrages folgenden Beschluss:

Auf der Basis des nunmehr vorliegenden Finanzierungsvertrages für die Koralmbahn wird hiermit beschlossen,

- 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.

Frage 6:

Wie hoch sind die bisher getätigten Ausgaben für das Projekt "Semmering-Basistunnel" der Bahn?

Antwort:

Von Beginn der Planungsübertragung an die HL-AG bis Ende 2004 sind für das Projekt „Semmering-Basistunnel alt“ rund 93 Mio. € geflossen.

Frage 7:

Auf welcher Projektbasis wurden die Kosten von 1,25 Mrd. EURO für das neue Semmering-Basistunnelprojekt geschätzt? Wie lange ist das neue Projekt, wie lange das alte Projekt? Um wie viel teurer kommen zwei eingleisige Tunnelröhren gegenüber einer zweigleisigen Röhre mit einem Begleitstollen für den Bereich der hohen Überlagerung?

Antwort:

Die konkreten Fragestellungen hinsichtlich Änderungen des Projektes „Semmering-Basistunnel neu Gloggnitz – Raum Mürzzuschlag/Langenwang“ 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 Vorschlagstrasse auszuwählen sein wird. Die bisherigen Kostenschätzungen beruhen auf den Kostenberechnungen des bestehenden Projektes und einem entsprechenden Längenvergleich.

Frage 8:

Gibt es Garantien des Landes Niederösterreich, dass bei einem neuen Projekt, das durch das gleiche Naturschutzgebiet führt, trotzdem die Bescheide positiv ausfallen?

Antwort:

Der Planungsraum, in dem die künftige Trassenvariante zu erarbeiten ist, umfasst Landschaftsschutzgebiete und Natura 2000-Gebiete.

Bei der Trassenauswahl werden insbesondere die Raum- und Umweltaspekte ihren Niederschlag finden müssen, damit die Verträglichkeit der Trasse mit den Landschaftsschutzbestimmungen des Landes NÖ erreicht wird. Ein bereits eingesetzter Lenkungsausschuss, in dem die betroffenen Bundesländer, die ÖBB Infrastruktur Bau AG und das bmvit vertreten sind, soll nach dem bewährten Vorbild des Lenkungsausschusses bei analogen Vorhaben dafür Sorge tragen.

Fragen 9 bis 14:

Wie lauten die EU-Regelungen, nach denen das bisher verfolgte Semmering-Basistunnel-Vorhaben in sicherungstechnischer Sicht einer Überarbeitung bedürften?

Welche EU-Richtlinien bzw. EU-Verordnungen sind dies (genaue Bezeichnung, Nummer, gültig ab welchem Datum)?

Wie lautet der betreffende Text? (Bitte getreuen Wortlaut in deutsch und englisch angeben)

Ab welchem Projektstatus eines Projektes sind diese anzuwenden?

Welche Projekte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG sind davon insgesamt betroffen?

Welche Überarbeitungen werden dabei für jedes einzelne Projekt vorgeschrieben?

Antwort:

Im Rahmen der Richtlinie 2001/16/ – Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist derzeit die Ausarbeitung einer TSI SRT (technical specifications for interoperability, safety in railway tunnels) „Tunnelsicherheit“ in der entscheidenden Phase .

Aufgrund der bisher erarbeiteten Ergebnisse im relevanten Beratungsgremium, in welchem auch Österreich vertreten ist, ist davon auszugehen, dass Sicherheitsausgänge im Abstand von max. 500 Meter vorzusehen sind.

Aus dieser Richtlinie ergibt sich daher aufgrund der dem Eisenbahnunternehmen durch das Eisenbahngesetz auferlegten Verpflichtungen die Notwendigkeit einer Überarbeitung des Projektes „Semmering-Basistunnel alt“. Diese kann allerdings erst dann umgesetzt werden, wenn die TSI SRT beschlossen und in Kraft gesetzt ist.

Fragen 15 und 16:

Wie lange dauert die reine Bauzeit für

- a. Wien - St. Pölten
- b. den Lainzer Tunnel

Wie lange dauerte die Genehmigung für diese noch ausständigen Verwaltungsverfahren?

- c. bei Wien - St. Pölten
- d. beim Lainzer Tunnel

Antwort:

a) Der Baubeginn wurde 2003 vorgenommen, die Fertigstellung für das gesamte Projekt Neubaustrecke Wien – St. Pölten wird voraussichtlich 2012 erfolgen.

b) Das Projekt „Lainzer Tunnel“ besteht aus 4 Abschnitten. Für jeden Abschnitt wurde ein eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren abgewickelt. Die Bescheide lagen zu folgenden Terminen vor (chronologisch geordnet):

Abschnitt 1:	7/1997
Abschnitt 4:	6/1998
Abschnitt 2:	6/1999
Abschnitt 3:	2/2000

Durch den VwGH wurden die Bescheide der Abschnitte 2, 3 und 4 9/2001 bzw. 11/2001 aufgehoben. In der Folge musste daher das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren weitergeführt werden.

Als Ergebnis dieses 2. Verfahrensganges lagen die Bescheide zu folgenden Terminen vor (chronologisch geordnet):

Abschnitt 4:	6/2002
Abschnitt 3:	9/2004
Abschnitt 2:	12/2004

Auf Grund dieser Sachlage wurde bzw. wird mit den Bauarbeiten in den einzelnen Abschnitten zu folgenden Terminen begonnen:

Abschnitt 4:	2/1999
Abschnitt 1:	9/1999
Abschnitt 3:	5/2005
Abschnitt 2:	10/2005

Nach dem Abschluss der Rohbauarbeiten wird jeweils mit der Ausrüstung (Gleise, Fahrleitung, betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstungen, Ausrüstung der Sicherheitsausstiege) begonnen.

Der Abschluss der Herstellungsarbeiten im gesamten Projektbereich des „Lainzer Tunnels“ sowie die anschließende Betriebsaufnahme sind für Mitte 2013 geplant.

Frage 17:

Wie lange dauert die reine Bauzeit für die gesamte Koralmbahn?

Antwort:

Der Bau des Gesamtprojektes Koralmbahn erfolgt in Teilabschnitten von denen die Bereiche Graz – Werndorf und Klagenfurt – Althofen an der Drau bereits im Bau bzw. teilweise fertig gestellt sind. Die verkehrswirksame Durchbindung des Projekts Koralmbahn soll bis 2016, die Fertigstellung im Jahr 2018 erfolgen.

Der Teilabschnitt mit der längsten Bauzeit ist dabei die Errichtung des Koralmtunnels mit einer Bauzeit von rund 8 bis 9 Jahren.

Der nächste Teilabschnitt der demnächst in Bau gehen wird, ist der Neubauabschnitt Werndorf – Wettmannstätten mit Baubeginn 2006/2007.

Frage 18:

Welche Genehmigungen für die Koralmbahn sind noch ausständig?

Antwort:

In den Bestandsabschnitten zwischen Graz Hbf. – Werndorf sowie Klagenfurt – Althofen an der Drau liegen bereits alle behördlichen Genehmigungen vor, diese Bereiche sind im Bau.

Für die Neubauabschnitte von Feldkirchen – Althofen an der Drau sind die UVP-Verfahren abgeschlossen und alle öffentlichen Erörterungen durchgeführt, wobei für den Teilabschnitt Aich – Althofen an der Drau die Auflage des Protokolls der öffentlichen Erörterung und die endgültige Trassenverordnung noch ausständig ist.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical strokes and a horizontal line, enclosed within a large, hand-drawn oval.