

XXII. GP.-NR**2783 /J****22 März 2005****ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr. Kräuter
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Kosten des gestoppten Semmering-Basis-Tunnels

Nachdem die ÖBB das Projekt für den Semmering-Basis-Tunnel zurückgezogen hat, soll es völlig neu projektiert und eingereicht werden. Darauf einigten sich die Landeshauptleute von Niederösterreich und der Steiermark sowie Bundeskanzler Schüssel und Verkehrsminister Gorbach am 8.3.2005. Das alte Projekt sei „tot“, resümierte Bundeskanzler Wolfgang Schüssel, ein neues werde geplant. Fest steht, dass das neue Bauvorhaben teuer wird. Ein neues Tunnelprojekt soll in jedem Fall zweiröhrig werden, sodass mit Kosten von 1,2 Milliarden Euro für das Semmering-Basis-Tunnel-Projekt neu zu rechnen ist.

Gleichzeitig wurden die bisher angefallenen Kosten von Verkehrsminister Gorbach mit 93 Millionen Euro beziffert. Unklar blieb, ob diese Vorarbeiten in irgend einer Form verwertet werden können und ob der bereits vorhandene „Waltraud“-Stollen in irgend einer Form genutzt werden kann.

Klar ist auch, dass das neue Projekt noch gar nicht vorliegt, ein solches muss erst erarbeitet werden (LH Erwin Pröll, „Der Standard“ vom 9.3.2005). Mit den Planungen sei ganz von vorne zu beginnen, ausserdem warten auf das Projekt verschiedendste Verfahren inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung.

Hinsichtlich der bisher angefallenen frustrierten Aufwendungen von 93 Millionen Euro bleibt unklar, welche Kosten in dieser Summe bereits inkludiert sind und welche nicht dazugerechnet wurden.

Aus diesem Grunde richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

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?
2. Welche Verfahrensschritte sind beim bestehenden Projekt noch ausständig bis zur Betriebsbewilligung des Projektes durch den Verkehrsminister?
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?
4. Wie lange haben die vergleichbaren Verfahrensschritte beim Wienerwaldtunnel gedauert von der Planungsübertragung des Verkehrsministers bis zum Baubeginn?
5. Wie viele Mittel sind
 - a. von den ersten Vorarbeiten bei den ÖBB in den achtziger Jahren bis zur Planungsübertragung an die HL-AG in das Projekt geflossen (da die ÖBB damals noch Bundeshaushaltsskapitel 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)?
6. Wie tief läge ein „Tunnelbahnhof“ Mürzzuschlag ?

7. 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?
8. Um wie viel wäre zirka das „neue“ Projekt gegenüber dem jetzigen Projekt länger?
9. Um wie viel wäre zirka das „neue“ Projekt gegenüber dem jetzigen Projekt teurer (Vollzugsbereich in Hinblick auf den Rahmenplan und die Bundeshaftung)?
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)?
11. 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?
12. Wie weit läge der jetzige Sondierstollen abseits von der neuen Trasse?

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

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

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?

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.)

17. 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.)

18. 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 offenen Bauweise geplant war)
- c. unter dem Payerbachgraben
- d. beim Hollensteingraben
- e. bei der steirisch-NÖ-Landesgrenze
- f. beim Wallersbach
- g. beim Bahnhof Mürzzuschlag

19. Gibt es seitens des Eigentümervertreters der ÖBB (im Vollzugsbereich des Verkehrsministes) 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?
20. 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?
- 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?
 - Falls nein: Ist sichergestellt, dass durch die nunmehr geteilte ÖBB-Konzernstruktur nicht Organe der zweiten und dritten Ebene gegen den Willen des Holding-Eigentümervertreters auf das weitere Betreiben der ausständigen Bescheide sowie der damit zusammenhängenden Rechte und Vorteile verzichten?
21. Welche Auswirkungen hätte ein Verzicht auf die erlangten Bescheide in Hinblick
- auf die bereits vom Verkehrsminister enteigneten Grundstücke?
 - auf die bereits bezahlten Ersatzwasserverträge?
 - auf die abgelösten Grundstücke?
 - auf die abgelösten Servitute?
 - auf die übrigen Verträge mit den Gebietskörperschaften?
 - auf die (durch Betreiben des Verkehrsministeriums) bereits erhaltenen EU-TEN-Zuschüsse?
22. Müssten bei einem „neuen“ Projekt auch neue Ersatzwasserverträge abgeschlossen werden?

23. Ist Ihnen bewusst, dass ein „neues“ Projekt auch einem neuen (möglicherweise wesentlich) verschärften Naturschutzgesetz unterworfen sein könnte, als es das derzeite Projekt ist, und dass damit eine zusätzliche verkehrspolitische Abhängigkeit vom Land NÖ entsteht?
24. Wie hoch waren die Personalkosten für die an dem SBT-Projekt alt 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?

Kanter
Gadner
Sip
Wolfsbauer