

XXII. GP.-NR

3202 /J

30. Juni 2005

**ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr. Kräuter

und GenossInnen

an den Bundeskanzler

betreffend Absichtserklärung über die Realisierung und Finanzierung der

Eisenbahnverbindung Gloggnitz – Raum Langenwang

(Semmeringbasistunnel neu)

In Anlehnung an die Diktion der dieser Anfrage beiliegenden

„Absichtserklärung über die Realisierung und Finanzierung der

Eisenbahnverbindung Gloggnitz – Raum Langenwang

(Semmeringbasistunnel neu)“ ist folgendes einleitend festzustellen:

- Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das niederösterreichische Naturschutzverfahren in Anbetracht der bisher ergangenen Höchstgerichtsurteile immer schwieriger zu verzögern gewesen wäre,
- in der Erkenntnis, dass in Zukunft geltende Rechtsnormen voraus-eilend für bereits begonnene Projekte nach politischem Gutdünken aus Zeit- und Kostengründen in der Regel nicht angewendet werden,
- im Bewusstsein, dass die im Vergleich zum Semmering-Basistunnel um ein vielfaches teurere Koralmbahn niemals bis 2016 fertiggestellt sein kann, da allein der Tunnelvortrieb einen längeren Zeitraum benötigt,
- im Scheitern des Bemühens, auf der gesamten Strecke Wien – Klagenfurt einheitliche Güterzuganhängeln zu ermöglichen, da bereits auf den bestehenden Strecken zwischen Wien und Gloggnitz andere Anhängeln existieren als zwischen Graz und Mürzzuschlag,
- nicht bedenkend, dass der Südbahn infolge der zentralen Lage Österreichs im erweiterten Europa schon längst eine besondere Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Österreich zukommt und daher das bestehende Projekt dringlichst zu realisieren gewesen wäre,
- nicht würdigend die Tatsache, dass das bestehende Projekt um mindestens  $\frac{1}{4}$  weniger öffentliche Gelder verschlingen würde als das

DVR 0636746

„neue“ um 1/3 längere Phantasieprojekt, dessen Realisierungschancen daher entsprechend geringer sind,

- im Bestreben der Bundesregierung, dem niederösterreichischen Landeshauptmann eine weitere Imageniederlage durch die Höchstgerichte zu ersparen und aus diesem Grund das bestehende Naturschutzverfahren einzustellen,

vereinbaren

für den Bund

der für den Verkehr nicht zuständige Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel, der als Eigentümerversorger der ÖBB 90 Mio. Euro für den Semmering-Basistunnel abschreibende Vizekanzler Hubert Gorbach sowie der für künftige Budgetbelastungen vorsorgende Finanzminister Mag. Karl-Heinz Grasser und

die ÖBB-Holding

in Gestalt der für die Bau-Aufgaben nicht zuständigen Vorstandsmitglieder

Mag. Huber und Mag. Söllinger:

1. Alle Rechte, die im bisherigen 10-jährigen Streit um den NÖ-Naturschutzbescheid für den Semmering-Basistunnel erkämpft wurden, werden „nicht mehr weiterverfolgt“ und gehen somit samt den bisher investierten Millionen verloren, obwohl gerade in Niederösterreich das „neue“ Projekt im gleichen Naturschutzgebiet nahe dem „alten“ Projekt liegen wird, sodass die sachlichen Erkenntnisse des Rechtsverfahrens des „alten“ Projektes für das „neue“ von Bedeutung wäre.
2. Statt dessen wird die ÖBB-Holding die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit den Planungen eines bereits vor 15 Jahren verworfenen Projektes beauftragen,
  - das um ein Drittel länger als das bisherige Projekt ist,
  - das daher um mehr als ein Drittel teurer als das bisherige Projekt ist,
  - das daher auch eine um ein Drittel längere Bauzeit als das bisherige Projekt hat zu dem noch die volle Genehmigungszeit dazukommt,
  - das die Stadt Mürzzuschlag nur mit einem extrem teuren und daher nicht realisierbaren Zusatzprojekt („Tunnelbahnhof“) erfassen könnte,

- das aufgrund der engeren eingleisigen Tunnelröhren einen entsprechend höheren Luftwiderstand als ein großer zweigleisiger Tunnel hätte, wodurch ein nicht unwesentlicher Teil der Vorteile einer flacheren Streckenführung wieder verloren geht,
  - das bei einem Brand wesentlich schneller verqualmt und in dem nach einem Unfall viel weniger Platz für Aufräumarbeiten existiert,
  - für das die bisherigen geologischen Erkundungen nur eingeschränkt verwendbar sind,
  - für das es keine Garantien mehr gibt, dass es nicht durch Niederösterreichs „Anlassgesetzgebung“ verhindert wird (was der Verwaltungsgerichtshof beim bisherigen Projekt unterbunden hat, da es im wesentlichen nach der Rechtslage bei Einreichung des Projektes zu beurteilen war).
3. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG wird bei den Planungen für das „neue“ Projekt auf die bereits getätigten Investitionsmaßnahmen nur in sehr geringem Umfang Bedacht nehmen können, da gerade im Bereich des bisherigen Sondierstollens von Mürzzuschlag aus das neue Projekt die größten Abweichungen haben wird und zwar sowohl der Seite nach als auch der Höhe nach, während es im (vom niederösterreichischen Naturschutz bestrittenen) Niederösterreich-Projektbereich im Vergleich dazu relativ nahe beim alten Projekt liegen wird (und zwar sowohl der Seite nach als auch der Höhe nach).
  4. Die von Gorbach angekündigte „entpolitisierte“ ÖBB muss eine begleitende Arbeitsgruppe bestehend aus der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, dem BMVIT sowie der Länder Niederösterreich und Steiermark einrichten.
  5. Die beiden Länder Niederösterreich und Steiermark haben „ihre konstruktive Zusammenarbeit mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG bei der Planung und der Realisierung des Vorhabens zugesagt“, was implizit bedeutet, dass Niederösterreich bisher nicht konstruktiv mitgewirkt hat, was einem Amtsmissbrauch einer Verwaltungsbehörde gleichkommt.

6. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Hubert Gorbach hat bereits gegenüber den Medien angekündigt, im Jahr 2010/2011 nicht mehr in diesem Amt zu sein, sodass eine „Sorgetragung“ für die erforderlichen Mittel ab dem Jahr 2010/2011 sehr zu relativieren ist. Ähnliches ist für den Finanzminister Mag. Karl-Heinz Grasser und Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel anzunehmen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundeskanzler nachstehende

**Anfrage:**

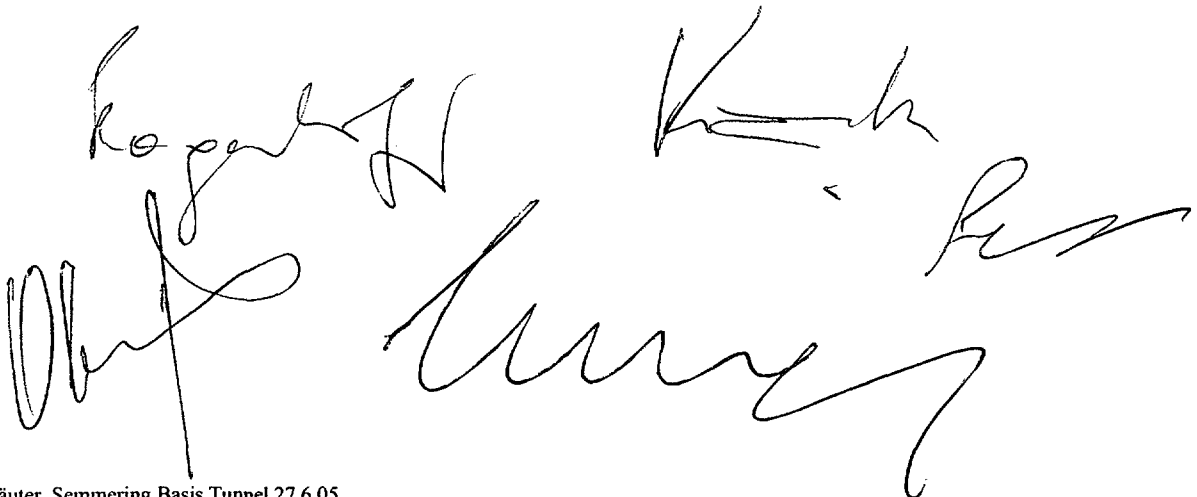
1. Sie stellen fest, dass hinsichtlich des bisher verfolgten Vorhabens einer neuen Eisenbahnverordnung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag kein Einvernehmen hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Belange erzielt werden konnte. Bis wann wäre aufgrund des letzten Verwaltungsgerichtshofurteils der nächste naturschutzrechtliche Bescheid seitens des Landes Niederösterreich fällig gewesen?
2. Wie viele Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshofurteile im Zusammenhang mit dem Naturschutzverfahren des Semmering-Basistunnels hat bisher der Projektwerber für sich entschieden und wie viele Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshofurteile im Zusammenhang mit dem Semmering-Basistunnel hat bisher die NÖ-Landesregierung für sich entschieden?
3. Ein objektives Indiz für die Rechtslage in einem Streitfall ist die Kostenaufteilung der Gerichtskosten zwischen den streitenden Parteien: Wie viel an Höchstgerichtsverfahrenskosten musste im Zusammenhang mit diesen Verfahren der Projektwerber (HL-AG/ÖBB-Infrastruktur Bau AG) bezahlen und wie viel die NÖ-Landesregierung bzw. deren Stellen?
4. Wie lauten die EU-Regelungen, nach denen das bisher verfolgte Semmering-Basistunnel-Vorhaben in sicherungstechnischer Sicht einer Überarbeitung bedürfte?

5. Welche EU-Richtlinien bzw. EU-Verordnungen sind dies? (genaue Bezeichnung, Nummer, gültig ab welchem Datum?)
6. Wie lautet der betreffende Text? (Bitte getreuen Wortlaut in deutsch und englisch angeben)
7. Ab welchem Projektstatus eines Projektes sind diese anzuwenden?
8. Welche Projekte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG sind davon betroffen?
9. Welche Überarbeitungen werden dabei für jedes einzelne Projekt vorgeschrieben?
10. Welche Genehmigungsverfahren sind bei der Koralmbahn noch offen?
11. Wie lange wird es dauern, bis diese Genehmigungen alle vorliegen?
12. Die Errichtung der Koralmbahn bis 2016 gehört in den Bereich der Illusion, wenn man die geplante Errichtungszeit der neuen Westbahn zwischen Wien und St. Pölten und des Lainzer Tunnels kennt und berücksichtigt, dass die Koralmbahn mit dem Koralmtunnel ein wesentlich aufwendigeres und technisch in Österreich noch nicht da gewesenes Tunnelprojekt darstellt als diese beiden relativ kleinen Vergleichsprojekte.  
Wie lange dauert die reine Bauzeit des Koralmtunnels von Beginn der Bauausschreibung bis zur Fahrt des ersten Zuges durch diesen Tunnel?
13. Die Zuganhängeln sind allein zwischen Gloggnitz und Wien und zwischen Graz und Mürzzuschlag bereits unterschiedlich, sodass von einer einheitlich hohen Güterzuganhängeln keine Rede sein kann. Dies gilt umso mehr bis die zur Diskussion stehenden Projekte (Semmering-Basistunnel und Koralmtunnel) realisiert sind, da bis zum Zeitraum von deren mittleren Auslastung wesentlich weiterentwickelte Triebfahrzeuge zum Einsatz kommen können, als derzeit im Einsatz sind.

Wie hoch sind die Zughängelasten zwischen Wien und Gloggnitz und zwischen Graz und Mürzzuschlag, jeweils gesondert nach Fahrtrichtung?

14. Wenn der Südbahn als Bestandteil der baltisch-adriatischen Achse eine Besonderheit für den Wirtschaftsstandort Österreich zukommt (eine Mischung, welche auch die anfragestellenden Abgeordneten vertreten), warum vertraten dann Vertreter der NÖ-Landesregierung die Meinung, dass statt eines Semmering-Basistunnels eine östlich von Österreich verlaufende Flachbahn eine wesentlich geeignetere Lösung als ein Semmeringbasistunnel wäre?
15. Wenn durch zusätzliche 300-400 Mill. Euro erhebliche regionalwirtschaftliche Effekte erzielt werden können, warum wird dann nicht das bestehende Projekt, dessen regionalwirtschaftliche Effekte wesentlich früher einsetzen könnten, rasch umgesetzt und das zusätzliche Geld in zusätzliche Projekte eingesetzt?
16. Wenn diese Argumentation gilt, warum wird nicht auch die Güterzugsumfahrung St. Pölten unverzüglich umgesetzt?
17. Woher nehmen Sie die unrealistische Erwartung, dass „endgültig eine einvernehmliche Trassenfestlegung für eine neue leistungsfähige und zukunftsorientierte Eisenbahnverbindung zwischen Niederösterreich und der Steiermark“ geschaffen und zügig realisiert wird, wenn der NÖ-Landeshauptmann nicht einmal bereit ist, eine Absichtserklärung mitzuunterzeichnen?
18. Wenn Sie so ein großes Interesse an der Realisierung des Semmering-Basistunnels vorgeben, warum soll dann das bereits so lange verfolgte und sehr weit gediehene naturschutzrechtliche Verfahren für das bestehende Projekt nicht mehr weiterverfolgt werden?
19. Wer trägt die Verantwortung für die abzuschreibenden Projektkosten aufgrund der „Nichtmehrweiterverfolgung“?

20. Warum beauftragt die („strategische“) Holding die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Entwicklung eines neues Projektes und was bedeutet hier „beauftragt“, heißt es, dass sie es bestellt und bezahlt, oder heißt es, dass die Mutter einen aktienrechtlich unzulässigen Eingriff in die ÖBB-Infrastruktur Bau AG vornimmt?
21. In welchem Umfang kann die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bei den Planungen für ein neues Projekt überhaupt noch auf die bereits getätigten Investitionsmaßnahmen Bedacht nehmen?
22. Die beiden Länder NÖ und Steiermark haben „ihre konstruktive Zusammenarbeit mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG bei der Planung und der Realisierung des Vorhabens zugesagt“. Heißt das, dass NÖ bisher nicht konstruktiv mitgewirkt hat, was einem Amtsmissbrauch einer Verwaltungsbehörde gleichkommt? Oder heißt das, dass NÖ künftig beim Vollzug der Landesgesetze über manche „Hürden“ hinwegzusehen bereit ist, was ebenfalls einem Amtsmissbrauch einer Verwaltungsbehörde gleichkäme?
23. Wie wird dafür Sorge getragen, dass ab 2010/2011 die für den Bau des Semmering-Basistunnels erforderlichen Mittel im Sinne der Bestimmungen des BBG zur Verfügung stehen werden und wer wird die Kosten dieses Projektes in welchem Umfang (mit)tragen?
24. Warum wird von der Bundesregierung, die angeblich für den Bau des Semmeringbasistunnel „Sorge trägt“, eine Änderung der Bundesverfassung, die die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes in Bundeskompetenz erhebt und damit weitere Blockadenmanöver des Landes Niederösterreich unmöglich macht, abgelehnt?



## **Absichtserklärung**

### **über die Realisierung und die Finanzierung der Eisenbahnverbindung Gloggnitz – Raum Langenwang („Semmeringbasistunnel neu“)**

- Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass hinsichtlich des bisher verfolgten Vorhabens einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag („Semmeringbasistunnel alt“) kein Einvernehmen hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Belange erzielt werden konnte,
- in der Erkenntnis, dass das bisher verfolgte Vorhaben angesichts der zukünftig geltenden EU-Regelungen insbesondere in sicherheitstechnischer Hinsicht einer tiefgreifenden Überarbeitung bedürfte,
- im Bewusstsein, dass durch den kürzlich vereinbarten Bau der Koralmbahn bis längstens 2016 eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung zwischen Graz und Klagenfurt mit Flachbahncharakter zur Verfügung stehen wird,
- im Bemühen, auf der gesamten Strecke Wien – Graz – Klagenfurt zeitgleich einheitlich hohe Güterzuganhanglasten zu ermöglichen,
- unter Bedachtnahme auf die zentrale Lage Österreichs im erweiterten Europa, weshalb der Südbahn als Bestandteil der baltisch-adriatischen Achse eine besondere Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Österreichs zukommt,
- in Würdigung der Tatsache, dass durch die Realisierung eines Vorhabens mit einem Investitionsvolumen von rund 1,25 Mrd. EURO erhebliche regionalwirtschaftliche Effekte erzielt werden können, und letztlich
- im gemeinsamen Bestreben, endgültig eine einvernehmliche Trassenfestlegung für eine neue leistungsfähige und zukunftsorientierte Eisenbahnverbindung zwischen Niederösterreich und Steiermark zu schaffen und danach das Vorhaben zügig zu realisieren.

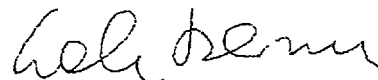
vereinbaren die Republik Österreich (Bund) und die ÖBB-Holding AG nachstehende Vorgangsweise bei der weiteren Umsetzung des Vorhabens „Semmeringbasistunnel neu“:



1. Das naturschutzrechtliche Verfahren für das Vorhaben „Semmeringbasistunnel alt“ wird nicht mehr weiterverfolgt und es werden die dafür erforderlichen rechtlichen Schritte eingeleitet.
2. Die ÖBB-Holding AG wird die ÖBB-Infrastruktur Bau AG beauftragen, unverzüglich mit der Projektentwicklung und den Planungen für den „Semmeringbasistunnel neu“ zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang zu beginnen, wofür in den Jahren 2005 bis 2010 der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur Bau AG um 100 Mio. EURO aufgestockt wird.
3. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG wird bei den Planungen auf eine Einbeziehung der bereits getätigten Investitionsmaßnahmen Bedacht nehmen, um deren bestmöglichen Nutzen im Gesamtsystem des Basistunnels zu gewährleisten.
4. Zur Begleitung der Planung einer neuen leistungsfähigen Eisenbahnverbindung zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang wird eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, des BMVIT sowie der Länder Niederösterreich und Steiermark eingerichtet.
5. Die beiden Länder Niederösterreich und Steiermark haben ihre konstruktive Zusammenarbeit mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG bei der Planung und der Realisierung des Vorhabens zugesagt. Unter diesem Gesichtspunkt wird die ÖBB-Infrastruktur Bau AG darauf hinwirken, dass im Jahr 2010/2011 nach Vorliegen sämtlicher erforderlicher Genehmigungen mit dem Bau begonnen und das Vorhaben möglichst zeitgleich mit der Koralmbahn fertiggestellt werden kann.
6. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesminister für Finanzen werden ab dem Jahr 2010/2011 dafür Sorge tragen, dass die für den Bau erforderlichen Mittel im Sinne der Bestimmungen des Bundesbahngesetzes durch zusätzliche Aufnahme der erforderlichen Finanzierungstranchen in den Rahmenplan gemäß § 43 BBG zur Verfügung gestellt werden.

Für die Republik Österreich:

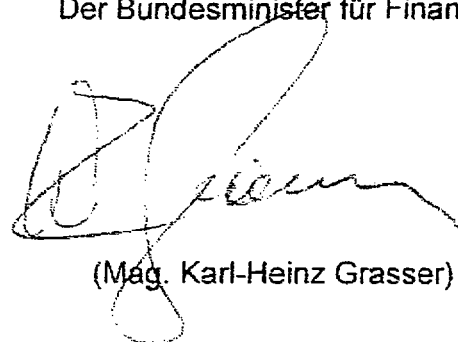
Der Bundeskanzler:

  
(Dr. Wolfgang Schüssel)


Der Bundesminister für Verkehr,  
Innovation und Technologie:

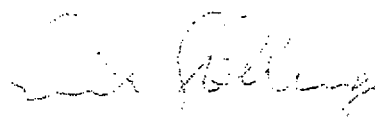
  
(Vizekanzler Hubert Gorbach)

Der Bundesminister für Finanzen:

  
(Mag. Karl-Heinz Grasser)

ÖBB-Holding AG:

  
(VD Mag. Martin Huber)

  
(VD Mag. Erich Söllinger)