

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures

GZ. BMVIT-10.000/0035-I/PR3/2014  
DVR:0000175

Parlament  
1017 Wien

Wien, am 23. September 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Dr.<sup>in</sup> Moser, Freundinnen und Freunde haben am 23. Juli 2014 unter der **Nr. 2249/J** an meine Amtsvorgängerin eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ (SBTn) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich - nach mir vorliegenden Informationen - wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hat sich der Schienengüterverkehr über den Semmering im letzten Jahrzehnt entwickelt? Bitte geben Sie - ergänzend zu 894/AB XXV.GP - Zahlen in der in 894/AB verwendeten Aufschlüsselung auch für die einzelnen Jahre von 2004 bis 2009 an.*

Entwicklung des Schienengüterverkehrs am Semmering, angegeben in Mio. Netto-Netto-Tonnen (Warengewichte ohne den Gewichten von Containern und LKW-Gewichten bei der Rollenden Landstraße):

Jahr	WLV	UKV	RoLa	Gesamt
2004	8,9	0,7		9,6
2005	10,0	0,3		10,3
2006	10,1	0,6		10,7
2007	11,2	0,6		11,8

2008	10,9	0,6		11,5
2009	8,2	1,1		9,3
2010	10,1	1,7		11,8
2011	9,8	2,1		11,9
2012	9,2	1,8		11,0
2013	10,1	1,8		11,9

WLV: Wagenladungsverkehr

UKV: unbegleiteter kombinierter Verkehr

RoLa: Rollende Landstraße (begleiteter kombinierter Verkehr, am Semmering auf der Bestandsstrecke aufgrund von Profileinschränkungen nicht sinnvoll und daher nicht angeboten)

#### Zu Frage 2:

- *Ist es richtig, dass der Schienenverkehr über den Semmering stagnierend bzw. rückläufig ist?*

Im ersten Quartal 2014 wuchs das Schienengüterverkehrsaufkommen am Semmering gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 7%, formal gesehen kann die Frage daher verneint werden.

Es darf aber ergänzend darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklung des Güterverkehrs in hohem Maße abhängig von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung ist. Deshalb konnten krisenbedingt im Güterverkehr seit 2007 im Trend nur geringe Steigerungen aber mit einer größeren Fluktuation zwischen Einzeljahren beobachtet werden. Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich bei allen Alpenübergängen. Mit dem positiven wirtschaftlichen Ausblick in den nächsten Jahren und vor allem durch die Stärkung der Bedeutung der Baltisch-Adriatischen Achse durch Investitionen in Adria Häfen und Streckenausbauten werden für den Semmering deutliche Steigerungen vor allem im Containerverkehr auf der Schiene erwartet.

Es ist auch anzumerken, dass 2013 der Semmering die zweithöchste Belastung im gesamten Alpenbogen, hinter dem Gotthard in der Schweiz aufgewiesen hat.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Wieviele Personenzüge und wieviele Güterzüge verkehren derzeit täglich über die Semmeringbahn?*
- *Wieviele dieser Züge sind ÖBB-internen Zwecken zuzuzählen (Dienst- und Lokzüge, Güterzüge mit Baumaterialien für bzw. von Baustellen der ÖBB-Infrastruktur, u.dgl.)?*

Gemäß den aktuellen Aufzeichnungen werden durchschnittlich rund 200 Züge täglich über den Semmering geführt, davon ca. 100 Güterzüge und ca. 30 Dienst- und Lokzüge.

Zu Frage 5:

- *Wieweit ist die Generalsanierung der Semmeringbahn gediehen? Ist sie bereits abgeschlossen? Wieviel hat sie gekostet?*

Zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG laufend Instandhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen durchgeführt.

Die hohe Verkehrsbelastung auf der Bergstrecke mit ihren seit 160 Jahren nahezu unveränderten infrastrukturellen Anlageverhältnissen erfordert permanent einen im Vergleich zu anderen Strecken erhöhten Instandhaltungsaufwand. Dieser beträgt rund € 5,7 Mio. jährlich. Zusätzlich zu den Instandhaltungskosten belaufen sich die Kosten für die Renovierungs- und Verbesserungsarbeiten (=Reinvestitionen) bis zur Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels neu auf rund € 85 Mio.

Durch den Semmering-Basistunnel neu und die damit verbundene Entlastung der Bergstrecke wird der Erhaltungsaufwand verringert.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Wieviel wird der „Semmering-Basistunnel neu“ auf heutiger Preisbasis kosten?*
- *Mit welchem Betrag beziffern Sie seine Finanzierungskosten?*

Die Kosten des Semmering Basistunnels betragen zu valorisierten Preisen rund € 3,3 Mrd. Dies entspricht rund € 2,9 Mrd. zu Preisen 2013.

Die Finanzierung des Semmering Basistunnels erfolgt in Österreich nicht im Rahmen einer Projektfinanzierung, sondern – so wie die anderen österreichischen Eisenbahnprojekte – als Teil

des ÖBB-Rahmenplans im Wege einer von der öffentlichen Hand bezuschussten Unternehmensfinanzierung.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Zählt die Südbahn zu den prioritären TEN-Strecken der EU? Wenn ja, dann bitte um Angabe und Übermittlung des diesbezüglichen EU-Beschlusses.*
- *Ist eine Kostenbeteiligung der EU am Bau des SBTn bereits gesichert? Wenn ja, mit welchem Betrag? Übermitteln Sie uns bitte den entsprechenden Beschluss der Europäischen Kommission.*

Die Südbahn ist Teil der sogenannten Baltisch-Adriatischen Achse, die zum EU-Kernnetz und zu den EU-Kernnetzkorridoren und damit zur höchsten Priorität der Transeuropäischen Netze Verkehr zählt. Dies ergibt sich aus der EU-Verordnung Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S.1), in der das EU-Kernnetz definiert wird, und der EU-Verordnung Nr. 1316/2013 vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Connecting Europe Fazilität (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129), die die EU-Kernnetzkorridore festlegt. Insbesondere ist dies dem Anhang, Teil 1 der EU-Verordnung Nr. 1316/2013 zu entnehmen, der eine Auflistung der EU-Kernnetzkorridore enthält, die auch den Korridor Ostsee – Adria einschließlich der Südbahn umfasst. Sowohl Semmering Basistunnel als auch Koralmbahn sind beim Ostsee – Adria Korridor ausdrücklich genannt.

Es bestehen daher Aussichten für Österreich, in der EU-Finanzperiode 2014 – 2020 EU-Zuschüsse für österreichische Verkehrsvorhaben auf der Südbahn zu erhalten. Ob der Semmering Basistunnel tatsächlich von der EU bezuschusst wird, wird sich erst 2015 entscheiden, wenn die Zuschussanträge eingereicht wurden und die Europäische Kommission die Projekte auswählt, die einen Zuschuss erhalten. Es ist beabsichtigt, im Zusammenhang mit dem ersten Aufruf für das Mehrjährige Programm Verkehr der Connecting Europe Fazilität (CEF) auch Anträge für Projekte auf der Südbahn zu stellen.

Zu Frage 10:

- *Der Verwaltungsgerichtshof hat Ihren ersten UVP-Bescheid zum SBTn u.a. aus folgendem Grund aufgehoben: „Der Verwaltungsgerichtshof sieht es als unzulässig an, dass der Projektwerber zwar einen geeigneten Sachverständigen beauftragt, dieser Sachverständige sich aber weiterer Personen bedient, die die Voraussetzungen des § 31a Abs. 2 Eisenbahngesetz nicht erfüllen müssen.“ Bereits im UVP-Verfahren wurde das Verkehrsministerium auf die mögliche Befangenheit bzw. rechtliche Unzulässigkeit von UVP-Gutachtern aufmerksam gemacht. Die Umweltorganisation „Alliance For Nature“ hat das Verkehrsministerium schriftlich diesbezüglich in Kenntnis gesetzt. Weshalb haben Sie dennoch einen für das SBTn-Projekt positiven UVP-Bescheid ausgestellt, anstatt auf den Hinweis entsprechend korrekt zu reagieren? Wurde im Verkehrsministerium einfach nur schlampig gearbeitet oder hat Ihr Ressort den Hinweis bewusst ignoriert?*

Richtig ist, dass der Verwaltungsgerichtshof den ursprünglichen UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid vom 27.5.2011 betreffend den Semmering-Basistunnel neu aus folgendem Grund aufgehoben hat: „Der Verwaltungsgerichtshof sieht es als unzulässig an, dass der Projektwerber zwar einen geeigneten Sachverständigen beauftragt, dieser Sachverständige sich aber weiterer Personen bedient, die die Voraussetzungen des § 31a Abs. 2 EisebG nicht erfüllen müssen.“ Richtig ist auch, dass diese Frage auch aufgrund entsprechender Einwendungen Gegenstand des UVP-rechtlichen Genehmigungsverfahrens war.

Diese Frage wurde von der UVP-Behörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens einer entsprechenden Würdigung unterzogen, deren Ergebnis der ausführlichen Begründung des ursprünglichen UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheides vom 27.5.2011 entnommen werden kann (vgl. dazu die Seiten 126 ff dieses Bescheides). Weiters ist dazu zu sagen, dass der Verwaltungsgerichtshof in seinem aufhebenden Erkenntnis der in diesem Bescheid diesbezüglich vertretenen Rechtsauffassung der UVP-Behörde aus oben angeführtem Grund letztlich nicht gefolgt ist, wobei zu bemerken ist, dass zu dieser Frage bis zum Zeitpunkt des aufhebenden Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs keinerlei diesbezügliche Judikatur der Gerichtshöfe vorlag.

Der Vorwurf eines „nicht korrekten Reagierens“ auf bzw. eines „bewussten Ignorierens“ des entsprechenden Einwands sowie eines daraus allgemein abgeleiteten „schlampigen Arbeitens“ des bmvit trifft daher nicht zu.

Zu Frage 11:

- *Welche Kosten hat der rund viermonatige Baustopp verursacht?*

Es entstand keine Erhöhung der im geltenden Rahmenplan 2014 – 2019 enthaltenen Kosten für den Semmering-Basistunnel.

Zu Frage 12:

- *Wie hoch sind die Kosten für das von Ihnen nun fortgesetzte UVP-Verfahren?*

Für die erforderlichen finanziellen Aufwendungen für das „fortgesetzte UVP-Verfahren“ ist in den Projektkosten Vorsorge getroffen. Sie betragen rund € 0,6 Mio.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Können Sie garantieren, dass nach Fertigstellung des „Semmering-Basistunnels neu“ die Semmeringbahn erhalten bleibt? Wenn ja, weshalb und wodurch?*
- *Gibt es irgendwelche Vereinbarung(en) (z.B. gemäß § 15a B-VG), dass die Semmeringbahn nach Realisierung des SBTn in Betrieb bleibt? Wenn ja, ersuchen wir um Übermittlung einer Kopie dieser Vereinbarung(en).*

Die bestehende Bahnstrecke über den Semmering und der Semmering-Basistunnel sind als Funktionseinheit konzipiert. Die bestehende Bergstrecke wird u. a. während Tunnelinstandhaltungsarbeiten, im etwaigen Störfall oder aufgrund betrieblicher Optimierungen als systemimmanente Ausweichstrecke benötigt und dient auch der regionalen Erschließung.

Die Entlastung der Bergstrecke durch den Semmering-Basistunnel trägt auch zur erleichterten Instandhaltung und Aufrechterhaltung der typischen Anlagen der Semmeringbahn bei, die von der UNESCO 1998 als Kulturerbe in die Welterbeliste aufgenommen wurde.

Zu Frage 15:

- *Wie nun bekannt wurde, haben Sie in Ihrem zweiten UVP-Bescheid zum SBTn-Projekt in der Rechtsmittelbelehrung wie folgt festgehalten: „Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.“ Dies wäre rechtlich durchaus richtig, hätte Ihre Partei gemeinsam mit dem Koalitionspartner das UVP-Gesetz nicht derart geändert, dass eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht eben keine aufschiebende Wirkung hat.*
- a) *Handelt es sich bei dem von Ihnen ausgestellten (zweiten) UVP-Bescheid wiederum nur um eine Schlampigkeit des Verkehrsministeriums (ähnlich wie beim ersten UVP-Bescheid) oder versucht Ihr Ressort am UVP-Verfahren beteiligte Parteien bewusst in die Irre zu führen und womöglich sogar von einem Antrag auf aufschiebende Wirkung abzuhalten (denn gemäß Rechtsmittelbelehrung wird suggeriert, dass eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht automatisch aufschiebende Wirkung für das SBTn-Projekt hätte. Dies könnte zur Folge haben, dass juristisch unversierte Parteien keinen kostenpflichtigen Antrag auf aufschiebende Wirkung stellen)?*
- b) *Werden Sie demnach Ihren (zweiten) UVP-Bescheid wegen Widersprüchlichkeit und Irreführung der am UVP-Verfahren beteiligten Parteien gemäß § 62 AVG Abs. 4 von Amts wegen beichtigen und neu ausstellen oder werden Sie Ihren fehlerhaften und irreführenden UVP-Bescheid aufrecht halten und damit einen weiteren Verfahrensfehler im UVP-Verfahren auf Kosten der SteuerzahlerInnen riskieren?*

Richtig ist, dass in dem nach Aufhebung des ursprünglichen UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheides vom 27.5.2011 durch den Verwaltungsgerichtshof im Rahmen des fortgesetzten Verfahren ergangenen UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid vom 18.6.2014 in der Rechtsmittelbelehrung einerseits der allgemeine Hinweis gemäß den Bestimmungen des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG) enthalten ist, wonach eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde aufschiebende Wirkung hat, das heißt, der Bescheid bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden kann.

Dieser Bescheid enthält dazu aber auch – unter einer besonders hervorgehobenen Überschrift – den ausdrücklichen Hinweis, dass § 46 Abs. 24 Z 5 des UVP-G 2000 festlegt, dass Beschwerden gegen Entscheidungen von Verwaltungsbehörden über Bundesstraßen- und Hochleistungsinfrastruktur, die nach dem 31. Dezember 2013 getroffen werden, in Verfahren, die vor dem 31. Dezember 2012 eingeleitet wurden und gegen die nach der bis zum 31. Dezember 2013 geltenden Rechtslage kein ordentliches Rechtsmittel zulässig gewesen wäre, keine

aufschiebende Wirkung zukommt. Dieser Bescheid enthält weiters den ausdrücklichen Hinweis, dass sämtliche dieser Voraussetzungen auf den gegenständlichen UVP-Bescheid vom 18.6.2014 zutreffen.

Damit wurde zum einen für jedermann in klar erkennbarer Weise unter Hinweis auf die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen und den von der UVP-Behörde zugrunde gelegten Sachverhalt (vgl. dazu den UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid vom 18.6.2014 Seite 181 unten und Seite 182 oben – aufschiebende Wirkung) ausdrücklich festgehalten, dass mit dieser *lex specialis* im Gegensatz zu den diesbezüglichen allgemeinen Bestimmungen des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde gegen den ggst. UVP-Genehmigungsbescheid gegeben ist.

Zum anderen wird dazu im Bescheid für jedermann klar erkennbar ergänzend auch explizit ausgeführt, dass sich aufgrund des Umstandes, dass einer Beschwerde gegen den ggst. Bescheid von Gesetzes wegen keine aufschiebende Wirkung zukommt, somit sowohl eine Auseinandersetzung der UVP-Behörde mit der Frage der Zulässigkeit des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde gegen den gegenständlichen Genehmigungsbescheid als auch die Aufnahme eines diesbezüglichen Abspruchs in den Spruch dieses Genehmigungsbescheides erübrigt.

Der in diesem Zusammenhang neuerlich erhobene Vorwurf der „Schlampigkeit“ des bmvit trifft daher ebenfalls nicht zu.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die gegen den gegenständlichen UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid vom 16.6.2014 erhobenen Beschwerden samt den darin teilweise gestellten Anträgen auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einschließlich des Verwaltungsakts zwischenzeitig dem Bundesverwaltungsgericht zur Entscheidung vorgelegt wurden.



Zu Frage 16:

- *Die Umweltorganisation „Alliance For Nature“ ist der Meinung, dass weitaus höhere Wassermengen dem natürlichen Wasserhaushalt der Semmering-Region entzogen werden könnten, als in den UVE-Unterlagen angegeben wurde. Wieviel Liter Wasser würden dem natürlichen Wasserhaushalt aufgrund der SBTn-Realisierung aus Sicht des BMVIT entzogen bzw. abdrainagiert werden (Angaben bitte in Liter pro Sekunde)?*

Die in den UVE-Unterlagen dargelegten Zahlen zu den Bergwasserverhältnissen sind das Ergebnis intensiver und umfassender Untersuchungen, die von den Sachverständigen eingehend überprüft wurden.


Durch den Semmering-Basistunnel wird der Region kein Wasser entzogen. Die umzuleitende Wassermenge beträgt gemäß Prognose in der Betriebsphase maximal rund 400 bis 450 l/sec.

Zu Frage 17:

- *„Alliance for Nature“ kritisiert zudem, dass auch Unmengen an Wasser aufgrund des Semmering-Schnellstraßentunnels (Semmering-Querung) abgeleitet bzw. abdrainagiert und dem natürlichen Wasserhaushalt der mehrfach geschützten Semmering-Region entzogen werden.*
  - a) *Wieviel Liter pro Sekunde werden aufgrund der hochrangigen Semmering-Straßenquerung abdrainagiert?*
  - b) *Wieviel Liter Wasser insgesamt sind seit der Fertigstellung der hochrangigen Semmering-Straßenquerung (Semmering-Schnellstraßentunnel) dem natürlichen Wasserhaushalt des Semmerings bereits entzogen und abdrainagiert worden?*

In diesem Zusammenhang darf ich auf die wasserrechtliche Bewilligung der Bergwasserableitung in den Greisbach inkl. Überprüfung der Anlage vom 03.07.2008 – ausgestellt vom Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt – verweisen.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtsigniert. <span style="float: right;">2143/AP-XXV-GR: Anfragebeantwortung</span>	
 <p data-bbox="193 152 336 203">Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</p>	Datum	2014-09-23T13:45:00+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	ALxNExJNCiDdDprCg0iq/tHgPxLP+vRUhF9ztiSZJRJt/d/cNGpMtUfCpc9RddIHu dSJgqsqznmIYJJOM6hDpjBTuB8nGhClck+C8AR8DBNKZTfeiMyR8viRYDaxmw+7TW XzxytlwjR+ueqVdbqoxiZF0WI8qjAgzh0VgJvdXL8=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	