



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0053-I/PR3/2015  
DVR:0000175

Wien, am 30. Oktober 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Pock und KollegInnen haben am 1. September 2015 unter der **Nr. 6338/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Klärungsbedarf rund um das Vorhaben „Semmering-Basistunnel neu“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – unter Einbeziehung von Informationen der ÖBB - wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Änderungen wurden im Rahmen des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ im Teilabschnitt Grautschenhof seit 2012 vorgenommen?*

Im Teilabschnitt Grautschenhof wurde die Änderung der Bauhilfsmaßnahmen im Bauabschnitt SBT3 – Teilraum Grautschenhof (AE01) gemäß § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 mit Bescheid des bmvit vom 10. September 2015 bewilligt. Diese Änderung betrifft ausschließlich die Herstellung des Zwischenangriffs Grautschenhof, der einen zusätzlichen Zugang für den Tunnelbau darstellt.

Zu Frage 2:

- *Wodurch sind diese Änderungen zu begründen?*

Geringfügige Abänderungen im Zuge der Detailplanung gehören für Großvorhaben wie dem Semmering-Basistunnel zum Tagesgeschäft. Der Bedarf wurde durch die ergänzenden Erkundungsbohrungen im Zuge der Detailplanung deutlich. Zur Optimierung wurde eine alternative Ausführungsvariante zur Bauherstellung des Zwischenangriffs ausgearbeitet.

Zu Frage 3:

- *Welche Auswirkungen auf die auf den Teilraum Grautschenhof entfallenen Kosten haben diese Änderungen?*

Durch die Änderung der Bauhilfsmaßnahmen können im Teilraum Grautschenhof rd. 17 Mio. Euro eingespart werden. Diese Einsparungen ergeben sich insbesondere durch den Entfall des Zugangstunnels Grautschenhof und der damit verbundenen tunnelbautechnisch aufwendigen Injektionsmaßnahmen.

Zu Frage 4:

- *Wie hoch belaufen sich die Gesamtkosten für den Teilraum Grautschenhof?*

Die Gesamtkosten für den Teilraum Grautschenhof (Baulos SBT3.1, Tunnel Grautschenhof) können aufgrund der laufenden EU-weiten Bauausschreibung aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht genannt werden.

Zu Frage 5:

- *Welche Auswirkungen haben die vorgenommenen Änderungen auf andere Teilläume des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“?*

Die Änderung betrifft ausschließlich Bauhilfsmaßnahmen innerhalb des Teilraums Grautschenhof. Auswirkungen auf die anderen Teilläume sind aufgrund der räumlich nur lokal begrenzten Änderung auszuschließen, sodass es im Vergleich zum genehmigten Vorhaben zu keiner Änderung in der Beurteilung der anderen genehmigten Teilläume kommt.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *In wie weit sind Ihrem Ressort Differenzen zwischen den, für das UVP-Verfahren eingereichten Unterlagen und den aktuellen Umsetzungsplänen im Teilraum „Zwischenangriff Göstritz“ bekannt? Bitte um detaillierte Erläuterung der Abweichungen.*
- *Welche Auswirkungen haben diese Abweichungen auf die Kosten des Teilraums „Zwischenangriff Göstritz“?*
- *Welche Auswirkungen haben diese Abweichungen auf die Kosten anderer Teilräume im Rahmen des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“?*

Im Teilraum Zwischenangriff Göstritz wird der Zugangstunnel wie im UVP-Verfahren eingereicht gebaut. Der Bescheid lässt in diesem Teilraum eine flexible Lage des Zugangstunnels zu, was aber keine Abweichung zwischen Genehmigung und Umsetzung darstellt.

Zu Frage 9:

- *Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wurde das „öffentliche Interesse“ des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ vor allem auch mit Verweis auf EU-Interessen begründet. Das öffentliche Interesse des Vorhabens ist auch nach der Änderung nicht gegeben. Nicht zuletzt untermauert das Ergebnis der ersten Ausschreibungsrunde der „Connecting Europe Facility“ allerdings begründete Zweifel an einer ebensolchen Bedeutung. So etwa meinte auch der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europaparlament Michael Cramer, dass Semmering- und Koralmbahn fast ausschließlich von lediglich nationaler Bedeutung seien. Weiters verwies er auf das geringe Verkehrsaufkommen Richtung Adria, wonach die Wirtschaftlichkeit keinesfalls gegeben sei. Welche Argumente werden seitens Ihres Ressorts diesen Tatsachen und Argumenten entgegengesetzt, welche das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts weiterhin rechtfertigen?*

Das bmvit hat sowohl unter Verweis auf die 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBI.Nr. 370/1989 idF BGBI. II Nr. 397/1998, als auch auf die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABI L 228 S 1 vom 09.09.1996 in der Fassung der berichtigten Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004, ABI L 201 S 1 vom 07.06.2004 (TEN-Entscheidung), ausgeführt, dass der „Semmering Basistunnel neu“ ein sowohl innerstaatlich als auch auf europäischer Ebene begründetes Projekt darstellt<sup>1</sup>. Das öffentliche Interesse ist damit – im bereits vom VwGH entschiedenen Sinne - begründet.

---

<sup>1</sup> Erkenntnis BVwG vom 26.05.2015, Seite 61

Weitere Argumente, welche das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes rechtfertigen<sup>2</sup>:

- positiver Schub für strukturschwache Regionen
- Erschließung von strukturschwachen Regionen
- positive Impulse für den verkehrsgeographisch benachteiligten Süden bzw. Südosten Österreichs
- Aufwertung Hauptbahnhof Wien und die Koralmbahn Graz – Klagenfurt
- Schaffung von zusätzlichen 11.500 neuen Arbeitsplätzen
- Fahrtzeitverkürzung Wien – Graz von 30 Minuten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- jährlichen Reduktion der Unfallzahlen
- Einsparung der Jahreskosten für vermeidbare Unfälle in Höhe von ca. 12,23 Mio. Euro im Jahr 2025 bzw. 39,13 Mio. Euro im Jahr 2055
- Reduktion von Luftschatzstoffen
- Verminderung der Lärmelastung

Im Übrigen darf ich darauf hinweisen, dass das Projekt Semmering-Basistunnel nicht wegen der lediglich nationalen Bedeutung bei der letzten Ausschreibung zur Connecting Europe Facility keine Förderung erhielt, sondern ausschließlich aufgrund zu knapper Finanzmittel. Die zur Verfügung stehende Fördersumme war dreifach durch Projektanträge überzeichnet. Bei der Bewertung des Antrages zum Semmering Basistunnel hob die Europäische Kommission explizit hervor, dass das Projekt die Beseitigung eines wesentlichen Engpasses im TEN-T Kernnetz darstellt und einen hohen europäischen Mehrwert aufweist.

#### Zu Frage 10:

- *Es ist bekannt, dass bei der Bedarfsermittlung des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ Verkehrsprognosen zugrunde gelegt wurden, welche mittlerweile 10 Jahre und älter sind.*
  - a. *Welche Verkehrsprognosen zur Entwicklung des Aufkommens wurden der Bedarfsermittlung im Konkreten zugrunde gelegt?*
  - b. *Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den Jahren 2005 bis 2014 tatsächlich entwickelt?*

Eine wesentliche Grundlage für die Verkehrsprognose des Semmering-Basistunnels stellt die Verkehrsprognose 2025+ für den Personen- und Güterverkehr des bmvit dar. Für die projektspezifische Prognose wurde ergänzend ein eigenes Modell erstellt. Hierbei wurde die

---

<sup>2</sup> vgl. Erkenntnis BVwG vom 26.05.2015, Seite 65, 66

Gesamtverkehrsmenge aus dem Nord-Süd-Verkehr detailliert modelliert, auf das Jahr 2055 hochgerechnet und mit der eingangs erwähnten Verkehrsprognose meines Ressorts geeicht.

Ein Blick auf die aktuelle Verkehrsentwicklung im alpenweiten Nord-Süd Verkehr und der Semmering-Achse im Speziellen zeigt, dass die Güterverkehrsleistung Schiene bis zum Jahre 2008 oberhalb des prognostizierten Entwicklungspfades lag (Verkehrsprognose 2025 bmvit) und ab 2009 krisenbedingt auf das Niveau von 2005 zurückgefallen ist. Unter Berücksichtigung der aktuellen, gleitenden Prognose des Bundes ist zu erwarten, dass sich die Entwicklung der Güterverkehrsleistung auf der Schiene bis 2015 wieder dem langfristigen Entwicklungspfad annähert. Die Gütertransporte auf der Bahn über den Semmering stiegen von 1999 bis 2010 absolut von 9,3 Mio. t auf 11,8 Mio. t bzw. um 26,9%. Mit der genannten Steigerung von beinahe 27% trotz der 2008 beginnenden und 2010 noch andauernden Wirtschaftskrise ist die unterstellte Steigerungsrate bis über das Jahr 2025 hinaus zu erwarten. Die aktuellen Ist-Daten (2012/2013) belegen dies.

#### Zu Frage 11:

- *Inwiefern haben Änderungen der EU-Rechtslage (z.B. die Anhebung der Zughakengrenzlast) Auswirkungen auf die Verkehrsprognosen und die Bedarfsermittlung?*

Die Änderung der Zughakengrenzlast ändert nichts an dem Umstand, dass die Semmeringstrecke nach den aktuellen europäischen Standards eine internationale Fernverkehrsstrecke ist. Zu hohe Streckenneigungen, zu enge Streckenradien sowie zu kleine Lichtraumprofile lassen keinen adäquaten Güterverkehr auf der Strecke zu akzeptablen Betriebskosten zu. Der Basistunnel ist daher trotz der geänderten Zughakengrenzlast ohne Alternative für die Entwicklung eines zeitgemäßen Bahnbetriebs in Österreich.

**Zu Frage 12:**

- Im Jahr 2005 wurde der damalige Verkehrsminister Hubert Gorbach seitens des Ministerrates beauftragt einen neuen Anlauf für die Realisierung des Semmering-Basistunnels („Semmering-Basistunnel neu“) zu starten. Das damals genannte Investitionsvolumen belief sich auf EUR 1,25 Mrd. Aktuell stehen die Kostenschätzungen bei rund EUR 3,3 Mrd., deren Finanzierung noch einige nachfolgende Generationen belasten wird. Auf welche Summe werden sich nach Ihren Berechnungen die Gesamtkosten des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ inklusive Finanzierungskosten belaufen?
- Welche Werte werden für die einzelnen Berechnungsparameter (z.B. Zinssatz) dabei angenommen?
  - Wie hoch werden nach Ihren Berechnungen die jährlichen Betriebskosten für den Semmering-Basistunnel sein?
  - Auf Basis welcher Daten kommen diese Berechnungen für die jährlichen Betriebskosten für den Semmering-Basistunnel zustande?
  - Wie hoch sind die jährlichen durchschnittlichen Betriebskosten im Vergleich dazu für eine flache Freilandstrecke?

Die Gesamtkosten für das Vorhaben Semmering-Basistunnel betragen exkl. Finanzierungskosten 3,3 Mrd. Euro. Auf Basis § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz und gemäß Zuschussvertrag zum Rahmenplan 2014-2019 leistet der Bund zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse in Form einer umzulegenden Annuität.

Die jährlichen Betriebskosten (Erhaltungskosten) betragen ca. 4,6 Mio. Euro.

Die Ermittlung der jährlichen Betriebskosten (Erhaltungskosten) erfolgt auf Basis folgender Daten nach Erfahrungswerten:

- Weichen
- Gleise je freie Strecke bzw. Bahnhof
- Brücken und Wannen (inkl. Entwässerung, Kabeltrog)
- Feste Fahrbahn je Gleis
- Signal und Fernmeldetechnik je Gleis, freie Strecke und Tunnel
- Fahrleitung je Gleis, freie Strecke und Tunnel
- Lärmschutzwände je km
- Tunnel
- Drainage Tunnel
- Lüftung und Klimatisierung
- Nothaltestelle
- Türen und Tore
- Brandmelder

Für die angesprochene „flache Freilandstrecke“ liegt keine nähere Spezifikation vor, wodurch kein Vergleich angestellt werden kann.

Zu Frage 13:

- *Sind Ihrem Ressort „politische Vorgaben“ hinsichtlich der Einbindung des Bahnhofs Mürzzuschlag in die Trasse bekannt?*
  - a. *Wenn ja, welche?*
  - b. *Wenn nein: Wie ist die Wahl dieser kostentreibenden Variante sachlich zu begründen?*

Es sind keine politischen Vorgaben hinsichtlich der Einbindung des Bahnhofs Mürzzuschlag bekannt. Die Trasse Pfaffensattel ging nach einem Auswahlprozess in den Jahren 2006 bis 2008 mittels eines umfangreichen Kriterienkataloges (Verkehr/Technik, Raum/Umwelt sowie Kosten/Risiken) aus 13 Varianten als die in Summe am besten geeignete Trassenvariante mit den Bahnhöfen Gloggnitz und Mürzzuschlag hervor.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Gemäß den Projektvorgaben für die Planung des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ waren u.a. ein großräumiges Ausweichen von tektonischen Störungszonen, von stark wasserführenden Gesteinseinheiten, von großen Wasserversorgungen, Natura 2000- und Naturschutzgebieten sowie Feuchtlebensräumen mit Bezug zum Berg- und Grundwasserkörper. Die gewählte Trasse führt allerdings nun geradewegs durch tektonische Störungszonen und durch stark wasserführende Gesteinseinheiten. Wodurch können diese maßgeblichen Abweichungen von den Projektvorgaben begründet werden?*
- *Aus welchen Gründen kam eine Variante eines direkten Tunnels von Gloggnitz nach Langenwang nicht in Betracht bzw. letztlich nicht zum Zug?*

Die Projektvorgaben wurden erfüllt, indem in den Jahren 2006 bis 2008 in einem transparenten Auswahlprozess die Trasse Pfaffensattel aus 13 Varianten als die in Summe am besten geeignete Trassenvariante hervor ging, die u.a. die höchste Zielerfüllung in räumlichen und umweltrelevanten Aspekten aufwies. Die Trasse wurde so gewählt, dass die wasserführenden Gesteine bestmöglich umgangen oder auf kürzestem Wege gequert werden.

Zu Frage 16:

- *Derzeit hält die „Semmeringbahn mit umliegender Landschaft“ den UNESCO Welterbe-Status. Inwieweit wurde bis dato abgeklärt, welche Auswirkungen die Umsetzung des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ auf den Status als UNESCO-Weltkulturerbe haben kann?*

Die bestehende Semmering Bahnstrecke wird auch nach Errichtung des Tunnels weiterhin Funktionen zu erfüllen haben, da der Semmering-Basistunnel und die alte Semmeringbahn als Funktionseinheit konzipiert sind. Die bestehende Bergstrecke wird u.a. während wöchentlicher Tunnelinstandhaltungsarbeiten, im Störfall oder aufgrund betrieblicher Optimierungen als systemimmanente Ausweichstrecke benötigt. Außerdem dient sie weiterhin der regionalen Erschließung. Darüber hinaus eröffnen sich durch die geringere Zugfrequenz über den Semmering neue Möglichkeiten der touristischen und kleinregionalen Nutzung der Semmeringbahn.

Zu den Fragen 17 und 18:

- *Wie schätzt Ihr Ressort das Risiko ein, dass im Zuge der Errichtung des „Semmering-Basistunnels neu“ der „Semmeringbahn mit umliegender Landschaft“ der Status als UNESCO-Weltkulturerbe aberkannt wird?*
- *Liegen Ihrem Ressort dazu schriftliche Unterlagen seitens der UNESCO vor?*
  - a. *Wenn ja, welchen Inhalt haben diese?*
  - b. *Wenn nein, auf Basis welcher Fakten und Unterlagen basieren die Einschätzungen Ihres Ressorts hinsichtlich einer Gefährdung des Status als UNESCO-Weltkulturerbe?*

Es besteht kein Risiko einer Gefährdung des Status als UNESCO-Weltkulturerbe (siehe dazu Frage 16). Folgende Unterlagen, welche auch der Öffentlichkeit unter <http://whc.unesco.org/pg.cfm?cid=31&idsite=785> zur Verfügung stehen, liegen der Behörde vor: [Report on the Semmering Railway \(Austria\) Mission, 20 - 23 April, 2010](#)

Alois Stöger

Hinweis	6171AP XXX GP Anfragebeantwortung		9 von 9
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-10-30T15:54:17+01:00	
	Seriennummer	1536119	
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	kh2Ob4GqxJ/RKhZvD8lhPTrZFfnDu06X8M6i3bmm3D2mLgmQ3xcOAVIULP5bD21GQObSS2OxccsXgYFmtnQbnJuV5r+dNulKaEA4D3SkT4iTUQ8amEcFkdBhSNtzDzDvXpXIXiLkKaNGQNIjs67i4tQ5YvvNqE9JP5KX1i8pDYnhJAMRHwWMPJbJ1t8Q8CwpwS1OrrWhsZG5nEeg7hxg9MzyykXDCopEu4sHGdWTcSwGO1D0MlukwJTDzsJA6bAVnHT1CVyqnBllryw1GaZ4R6mi9Nu6hNFaFQf0BMhGFLZL6wcjvWaX1U57d+hIREEP/u1Csuo8exrVBBL+CBvg==		
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>		