

2254/AB XX.GP

Zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2255/J-NR/1997, betreffend Finanzierung von Bahninvestitionen nach dem Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 10. April 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich vorweg festzuhalten, daß im Rahmen des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes Investitionen zur Verfügung stehen, die sich aus den Benutzungsentgelten und aus Forderungen an die Republik Österreich ergeben. Der Anteil der Republik Österreich an den Investitionen beträgt 60 Milliarden Schilling.

Bezüglich der Prioritäten kann es keine Abstimmungsschwierigkeiten zwischen ÖBB, HL-AG und BEG geben, da die Aufteilung der prioritären Projekte durch Verordnungen eindeutig geregelt ist.

Zu Ihren Fragen im einzelnen:

1. Nach welchem Modus werden derzeit die Gelder für Infrastrukturinvestitionen gemäß Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vergeben?

Der "Modus für die Vergabe von Geldern für Infrastrukturinvestitionen gemäß Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz" ist grundsätzlich im Strukturanpassungsgesetz geregelt. Darin ist unter anderem vorgesehen, daß die Finanzierung aller durch den Bund betriebenen Schieneninfrastrukturinvestitionsvorhaben im Wege einer speziellen Fondsgesellschaft zusammenfassend gesteuert und effizient abgewickelt werden soll, Finanzmittel werden für die per Verordnung übertragenen Projekte und für die vor dem 30. Juni 1996 baugenehmigten Projekte vergeben,

Dabei geht es um die Infrastrukturinvestitionen, die von den ÖBB selbst abgewickelt werden, die von der HL-AG und der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft durchgeführt werden, aber auch um vereinbarte Mitfinanzierungen von Investitionen von Privatbahnen, sowie die Hereinnahme neuer Finanzierungsformen durch Dritte (Private-Public-Partnership-Modelle). Abweichend von den bisherigen ASFINAG-Regelungen ist hier auch ein Geldrückfluß an die Finanzierungsgesellschaft in Form von derzeitigen (ab 1.1.1998) und künftigen Benützungsentgelten für die Benützung der Schieneninfrastruktur vorgesehen, sodaß ein Teil der Investitionskosten für die Schieneninfrastruktur von den Eisenbahnen selbst finanziert bzw. rückfinanziert wird,

Kommen derzeit praktisch 100 % der Investitionskosten von der Republik Österreich, so sollen in Zukunft privatwirtschaftliche Finanzierungsanteile erschlossen werden und auch die Benützungsentgelte für die Schieneninfrastrukturinvestitionen herangezogen werden. Dazu soll die neue Gesellschaft auch Verträge mit Dritten über die Verwertung deren Strecken bzw. Streckenteilen (z.B. Fahrplantrassen) eingehen können.

2. Gibt es derzeit eine Prioritätenreihung für Bahninfrastrukturprojekte? Wenn ja, nach welchen Kriterien erfolgte diese Prioritätenreihung?

Seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr sowie der Österreichischen Bundesbahnen wurde bei der Fa. Ernst Basler und Partner die Durchführung einer Untersuchung mit dem Thema "Evaluierung von Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur" in Auftrag gegeben, deren Ziel eine betriebswirtschaftliche Dringlichkeitsreihung, bezogen auf das Jahr 2010, ist,

Die Fragestellung der Untersuchung war in der ersten Phase: Wie sind die Projekte des Hochleistungsverkehrs im Netz der ÖBB unter der gegenwärtigen Entwicklung der Verkehrsnachfragesituation (Prognosejahr 1998) nach Dringlichkeit zu reihen? Die Fragestellungen in der zweiten Phase waren: Wie sind die Projekte des Hochleistungsverkehrs, die in der Phase I nach Dringlichkeit gereiht wurden, unter der künftigen Entwicklung der Verkehrsnachfragesituation (Prognosejahr 2010) nach Dringlichkeit zu reihen? Wie sind definierte Streckenabschnitte, zusammengefaßt aus Projekten der Phase I und II, unter der künftigen Entwicklung der Verkehrsnachfragesituation (Prognosejahr 2010) nach Dringlichkeit zu reihen? Die Fragestellungen beinhalteten ausschließlich eine betriebswirtschaftliche Bewertung, die auf folgende Unternehmensziele abstellt: Aufkommenssteigerung im Güter- und Personenverkehr, Erhaltung und Verbesserung der Qualität und Produktivität des Unternehmens. 3. und 5.

Wie lautet diese Prioritätenreihung? Welche Infrastrukturprojekte sollen in welcher Reihenfolge und mit welchem Finanzaufwand verwirklicht werden? Bitte geben Sie für jede Infrastrukturmaßnahme das geplante Vorhaben, den konkreten Finanzierungsbedarf, den Baubeginn und den geplanten Fertigstellungszeitpunkt an.

Welche konkreten Beschlüsse im Hinblick auf die Mittelverwendung aus des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz liegen bislang vor?

Die Ergebnisse der von der Fa. Ernst Basler und Partner durchgeführten Untersuchung werden durch die Übertragungsverordnungen umgesetzt, mit denen die ÖBB und die Hochleistungsstrecken-AG sowie die Brenner-Eisenbahngesellschaft mit der Durchführung von Planungs- und/oder Bauarbeiten beauftragt wurden, Die entsprechenden Übertragungsverordnungen liegen bei,

Bisher hat es drei Übertragungsverordnungen an die ÖBB gegeben, die im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurden, und in denen jene Projekte aufgelistet werden, mit deren Planung und/oder Bau eine Beauftragung der ÖBB oder der HL-AG durch den Bund erfolgt ist, der gleichzeitig auch die Bereitstellung der Finanzmittel durch die Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft gewährleistet,

Bei manchen - alten - Projekten ist der Bau- oder Planungsbeginn bereits vor deren Verordnung erfolgt, bei anderen - neuen - Projekten wurde der Bau- oder Planungsbeginn durch die Verordnung ausgelöst. Die Fertigstellung der einzelnen Projekte ist nicht im Vorhinein terminlich fixierbar, da sie vom Planungs- oder Baufortschritt und den jährlich im Zusammenhang mit den Übertragungsverordnungen zur Verfügung gestellten Finanzmitteln abhängt.

4. Welche konkreten Investitionsvorhaben sind im Bereich des rollenden Materials (Personen- und Güterverkehr) geplant und sollen sie (zum Teil) ebenfalls durch das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz finanziert werden?

Investitionen, die den Fahrpark betreffen, fallen in die Ingerenz des ÖBB-Unternehmensbereiches Absatz. Eine Finanzierung durch das Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesetz ist nicht gegeben und wäre auch mit den entsprechenden EU-Regelungen unvereinbar. Die Entscheidungen für konkrete Investitionsvorhaben auf dem Sektor des rollenden Materials werden daher ausschließlich von den Organen des Unternehmens ÖBB getroffen.

6. Welche Mittel wurden bereits für welche Projekte vergeben? Bitte führen sie sämtliche Projekte und die eingesetzten Mittel an.

Sieht man von der früheren Budgetfinanzierung, der ASFINAG-Finanzierung und der früheren ÖBB-Verschuldung zu Lasten des Bundes ab, so sind bis Anfang Mai 1997 rund 268,5 Mio öS an Investitionsbeiträgen durch die SCHIGesnrBH, finanziert worden. Eine detaillierte Aufgliederung auf die Projekte wird derzeit anhand der Einzelrechnungen erarbeitet.

7. Welche Investitionen sind konkret für folgende Vorhaben geplant:

- a) Logistikcenter Wien, Güterterminal Inzersdorf
  - b) Ausbau und Neuordnung des Güterverkehrsknotens Linz
  - c) sonstige Bahnhofspunkte,
  - d) Brennerachse (Brennerbasistunnel, Ausbau Unterinntal)?
- a) Für den Güterterminal Inzersdorf sind Investitionen in Höhe von 3,1 Mrd öS geplant  
b) Der Güterverkehrsknoten Linz wurde nicht verordnet

c) Ohne Bahnhofprojekte, die bereits in Streckenvorhaben inkludiert sind, wurden 4 Bahnhöfe zur Durchführung verordnet mit einer Investitionssumme von 0,4 Mrd öS, wurden 32 Bahnhöfe zur Planung verordnet mit einer Investitionssumme von 0,3 Mrd öS, wurden 78 Bahnhöfe zur Planung und Durchführung verordnet mit einer Investitionssumme von 5,2 Mrd öS.

d) Auf der Brenner-Achse einschließlich Unterinntal wurde bisher nur die Planung im Ausmaß von 800 Mio öS verordnet, da die Entscheidung darüber, wann ein Brennerbasistunnel zum Bau gelangen wird, noch offen ist (siehe Beilage 10).

8. Im welchen Umfang ist geplant, die Mittel aus dem Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz durch Mittel von privaten Financiers (PPP-Modelle) zu ergänzen?

Vorerst ist die Einbeziehung privater Financiers für den Semmering-Basistunnel sowie für die Neue Preßburgerbahn geplant. Für letztgenanntes Projekt wurde eine Untersuchung vergeben, die eine nachfolgende Interessenten- bzw. Konzessionärssuche vorbereiten soll, Beim Projekt Semmering-Basistunnel ist die Prüfung der aufgrund einer Ausschreibung eingegangenen drei Offerte im Gange, Die Höhe der privaten Mittel wird von den Verhandlungsergebnissen abhängen.