



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18081/6-4-95

XIX. GP.-NR.
891 /AB
1995 -05- 3 1

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rosenstingl und Kollegen vom 23. März 1995, Zl. 837/J-NR/1995
"Erfolg von Infrastrukturausbauten der ÖBB/HL-AG"

Zu

837/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Bahnausbauprojekte wurden im einzelnen seitens der ÖBB bzw. HL-AG in den letzten 15 Jahren begonnen, welche davon bereits fertiggestellt?"

Seit 1988 wurde im Rahmen des Programmes "Neue Bahn" im derzeitigen Hochleistungsstreckenbereich Maßnahmen zur Modernisierung der österreichischen Eisenbahn-Infrastruktur begonnen.

Die einzelnen Projekte sind in Teilvorhaben untergliedert, von denen bereits zahlreiche fertiggestellt wurden (z.B. zweigleisige Abschnitte auf der Tauernachse, der Schoberpaßstrecke, der Südbahn, im Abschnitt Feldkirch - Bludenz; Streckenverstärkungen sowie sicherungs-technische Maßnahmen zur Verdichtung der Zugfolgen und Linienverbesserungen auf der Westbahn, der Brennerroute etc., Elektrifizierungen, Bahnhofsumbauten, Modernisierung der Sicherungstechnik usw.).

Die HL-AG betreibt Projekte, die per Verordnung übertragen wurden. Eine Liste der übertragenen Projekte, aus der auch die fertiggestellten Projekte ersichtlich sind, liegt bei.

- 2 -

Zu den Fragen 2, 3 und 5:

"Welche Ziele wurden mit diesen Ausbauten dabei im einzelnen verfolgt?

Welcher wirtschaftliche Vorteil wurde bzw. wird von diesen Maßnahmen im einzelnen erwartet?

Welcher wirtschaftliche Vorteil hat sich durch die Verwendung der bereits fertiggestellten Neubaustrecken im einzelnen ergeben?"

Österreich hat sich bereits 1988 zur Realisierung des Konzeptes der "Neuen Bahn" bekannt, hat sich im Rahmen des Transitvertrages zum Ausbau der durch Österreich verlaufenden Transitachsen verpflichtet und in einer Reihe weiterer Verträge sich zum Ausbau verschiedener Achsen bereit erklärt. Der größte Teil der laufenden und künftig geplanten Ausbaumaßnahmen dient der Kapazitätsausweitung, wobei mit jeder Inbetriebnahme auch nur eines Ausbauabschnittes spürbare Entlastungen eintreten, und der Beseitigung technischer Hemmnisse.

Die Wirtschaftlichkeit einer Eisenbahn-Infrastruktur kann sinnvoll nur in größerem Rahmen (als Netz) betrachtet werden. Kapazitätssteigerungen für den Güterverkehr und den Personennahverkehr, Erleichterungen in der Betriebsabwicklung sowie höherer Kundennutzen durch höhere Geschwindigkeiten und kürzere Reisezeiten bzw. geringere Verspätungen und dadurch kürzere Streckenbelegungszeiten sowie kürzere Kreuzungsaufenthalte bei eingleisigen Strecken sowie aus all dem resultierende kürzere Personaleinsatzdauer bringen insgesamt sowohl finanzielle Einsparungen mit sich als auch positive Effekte auf der Einnahmenseite, wie den langfristig wachsenden Leistungsergebnissen entnommen werden kann. Entscheidend ist auch der volkswirtschaftliche Nutzen durch Verkehrsverlagerungen auf die Schiene. So sind seit 1955 die Personenkilometer um ca. 65 % und die Tonnenkilometer um über 85 % gestiegen.

Zu den Fragen 4 und 8:

Welcher finanzielle Aufwand war bzw. ist nach aktuellem Stand mit diesen Projekten dabei im einzelnen verbunden?

"Für welche Ausbauvorhaben bestehen derzeit noch konkrete Pläne, die demnächst in Angriff genommen werden sollen?"

Beilage: Investitionsvolumen für die Eisenbahninfrastruktur

Ausbaumaßnahmen sind für zahlreiche Strecken vorgesehen und werden nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Mittel schrittweise verwirklicht.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Wie hoch war die Kapazitätsreserve der betroffenen Strecke vor und nach dem Ausbau jeweils bzw. wird diese nach Fertigstellung aufgrund der derzeitigen Entwicklung voraussichtlich sein?"

Auf welchen Streckenabschnitten der ÖBB besteht derzeit ein Kapazitätsengpaß, welche sind voll ausgelastet?"

Die Kapazität einer Strecke kann abschnittsweise - je nach Ausbauzustand und Zugartenmischung - sehr unterschiedlich sein. Durch den kontinuierlichen Streckenausbau wird die Kapazität schrittweise angehoben und dadurch die Gesamtdurchlässigkeit der Strecke erhöht. Eine generelle streckenbezogene "Kapazitätsreserve" lässt sich daher nicht anführen und würde auch kein Kriterium für die Bestimmung von Ausbaunotwendigkeiten darstellen, da die Beseitigung von Engpässen auf einem Abschnitt positive Effekte auf weite Netzteile ausüben.

Kapazitätsengpässe befinden sich in Teilabschnitten auf allen wesentlichen Haupt- (Transit-) Achsen. Es sind dies die Donauachse (Wien - Salzburg), die Tauernachse (Salzburg - Rosenbach), die Pyhrn-Schober-Achse (Passau - Spielfeld), die Brennerachse (Kufstein - Brenner), die Arlbergachse (Innsbruck - Bregenz) und die Pontebana (Wien - Tarvis).

Auf genau diese Bereiche (Hochleistungsstreckennetz) konzentrieren sich auch die Neu- und Ausbaumaßnahmen.

Zu Frage 9:

"Halten Sie es für richtig, daß einige kürzlich fertiggestellte Streckenabschnitte, etwa die Güterzugsumfahrungen von Linz und Innsbruck, die derzeit nicht annähernd ausgelastet sind, vor Projekten, die eine Linderung der akuten Kapazitätsprobleme versprechen, realisiert wurden bzw. werden?"

- 4 -

Die angesprochenen Streckenneubauten Umfahrung Linz und Umfahrung Innsbruck sind nicht nur auf die Abwicklung des derzeitigen Verkehrsaufkommens sondern vielmehr auf jenes der Zukunft ausgelegt. Gerade der Abschnitt Linz - Wels war schon in der Vergangenheit einer der stärkst belasteten Abschnitte, so wie auch das Inntal unterhalb von Innsbruck, sodaß gerade hier die Kritik ins Leere trifft.

Zu Frage 10:

"Können Sie ausschließen, daß sich unter jenen Projekten, die zur Zeit in Angriff genommen werden, etwa die HL-Bahn Parndorf - Kittsee oder der Semmeringtunnel, aber auch Linienverbesserungen der Westbahn (Prinzendorf) oder der Galgenbergtunnel bei Leoben und andere, trotz Milliardenaufwandes ebenfalls keine Verbesserung der akuten Kapazitätsprobleme bringen werden?"

Sämtliche Projekte dienen der umfassenden Verbesserung der Transportqualität bzw. Steigerung der Kapazitäten.

Auch für erst kürzlich in Angriff genommene oder in Zukunft in Angriff zu nehmende Bauvorhaben ist neben dem gegenwärtigen, auch künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen für den Ausbauentschluß maßgeblich.

Zu Frage 11:

"Ist es richtig, daß Sie sich zu Beginn Ihrer Amtszeit dezidiert dafür ausgesprochen haben, dem Kapazitätsausbau gegenüber Beschleunigungsvorhaben die Priorität einzuräumen?"

Ich bin nach wie vor der Ansicht, daß dem Kapazitätsausbau vor reinen Geschwindigkeitsausbauten Vorrang zu geben ist, wobei bei Ausbauten aufgrund der Umweltausgaben häufig in einerseits andererseits aber auch schnellere Tunnellagen ausgewichen werden muß. Allfällige Erhöhungen der Streckengeschwindigkeiten können erfreuliche Nebenwirkung der Ausbaumaßnahme sein, stehen aber nicht im Vordergrund.

- 5 -

Zu Frage 12:

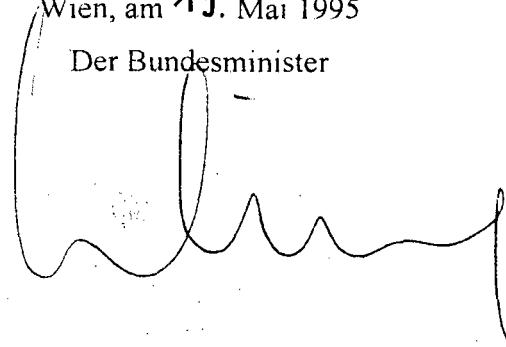
"Sind Sie bereit, im Lichte dieser Erfahrungen und der extrem knappen Geldmittel dafür zu sorgen, daß zumindest die noch nicht begonnenen bzw. nicht weit fortgeschrittenen Projekte einer Überprüfung hinsichtlich ihrer Priorität unter dem Gesichtspunkt des Kapazitätsbedarfes und der Wirtschaftlichkeit zu unterziehen und gegebenenfalls gegenüber wichtigeren zurückzustellen?"

Derzeit wird im Auftrag meines Ressorts und der ÖBB unter Mitwirkung der HL-AG eine Dringlichkeitsreihung der ab 1996 zu beginnenden Infrastrukturprojekte erarbeitet.

Beilagen

Wien, am 19. Mai 1995

Der Bundesminister



BEILAGE

**PROJEKTE
der
HOCHLEISTUNGSSTRECKEN-AG**

Projektname	Datum der Übertragung
-------------	--------------------------

Planung:

Lainzer Tunnel	23 02 1990
Wien-St. Pölten inkl. Güterzugsumfahrung St. Pölten	23 02 1990
viergleisiger Ausbau St. Pölten-Wels	04 08 1993
Attnang/Puchheim - Salzburg	23 02 1990.

Planung und Bau:

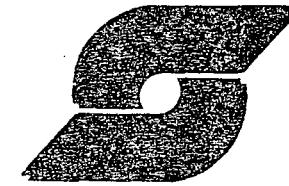
St. Pölten - Prinzendorf	11 08 1989
Umfahrung Melk	11 08 1989.
Haag - St. Valentin	11 08 1989
Breitenschützing - Schwanenstadt	11 08 1989
Gloggnitz - Mürzzuschlag	11 08 1989

- 2 -

Fertiggestellte Projekte:

Projekt	Übertragung zu Planung und Bau	Inbetrieb- nahme
Krummnußbaum - Säusenstein	11 08 1989	21 03 1994
Marchtrenk - Traun	23 02 1990 21 08 1990	19 05 1994
Umfahrung Innsbruck	11 08 1989	28 05 1994
Lambach	11 08 1989	02 01 1995

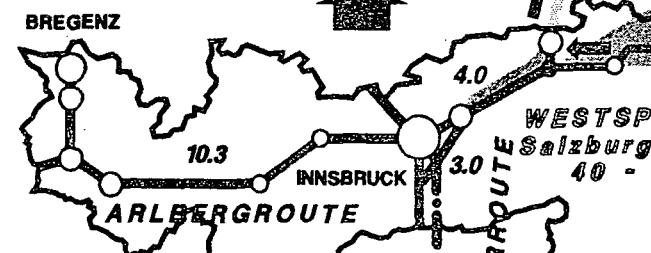
Stand Jänner 1995



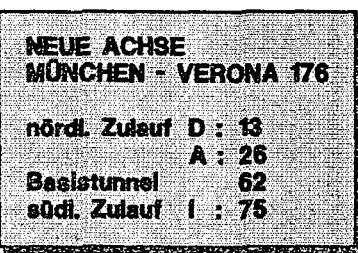
Wichtige Eisenbahnstrecken in Österreich



**NORD - WEST
EUROPA**



**SÜD
EUROPA**



Wien , im Mai 1995

Grafik : GD 8.3 Steinkeiner

**NORD
EUROPA**

**NORD - OST
EUROPA**

**SÜD - WEST
EUROPA**

**OST
EUROPA**

**SÜD - OST
EUROPA**

Bei / & f.c.

