



II-4063 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

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. 5905/76-4-91

1695 IAB

1991 -12- 04

zu 1672 II

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Kukacka und Kollegen vom 3. Oktober 1991,
Nr. 1672/J-NR/91, "Durchführung und Finanzierung
der ersten Bauphase der Neuen Bahn"

Im Allgemeinen:

Bei der Beantwortung der vorliegenden parlamentarischen Anfrage ist zunächst davon auszugehen, daß der verkehrspolitische Grundkonsens, die Bahn in Österreich qualitativ und quantitativ auszubauen, nach wie vor besteht.

Die auf dem Gutachten der renommierten internationalen Consulting Firma ADL aus 1986 aufbauenden ersten Planungen der ÖBB, die letztlich den mehr als ein Jahr dauernden Verhandlungen über die Finanzierung der ersten Ausbauphase der Bahn sowie der Verabschiedung des Hochleistungsstreckengesetzes (1. März 1989) zugrunde lagen, konnten die sprunghafte und nicht in diesem Maße vorhersehbare Entwicklung in Europa beinhalten. Von "schwerwiegenden Planungsmängeln" bzw. einem "bewußten Niedrighalten" der Projektskosten kann daher keinesfalls gesprochen werden.

Einerseits verteuern Kapazitätsvorsorgen (aufgrund des rascher als erwartet gestiegenen Bahnaufkommens) sowie ungezählte Auflagen aus den Verfahren die Projekte selbst, andererseits bewirkt jede Verzögerung einen Valorisierungsschub.

Der Schweizer Verkehrsminister beziffert in einer Pressemeldung ("Neue Zürcher Zeitung", 12.2.1991) die Mehrkosten des Gesamtprojektes "Bahn 2000" der SBB pro Tag Verzögerung mit 1 Mio. Schweizer Franken. Am 21.6.1991 hat der Schweizer Bundesrat daher eine Verfahrensstraffung beschlossen.

- 2 -

Ihre einzelnen Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Kostenüberschreitungen ergeben sich jeweils bei den 10 Projekten der ersten Bauphase der Neuen Bahn im einzelnen?"

Bei den einzelnen Projekten der ersten Bauphase Neue Bahn sind nach heutigem Planungsstand der ÖBB keine Kostenüberschreitungen sondern Kostenanpassungen - wie in allen langjährigen Investitionsprogrammen notwendig - erforderlich. Es handelt sich um die Präzisierung und Aktualisierung von Kostenprognosen, wie sie sich im Zuge von dynamischen Planungsprozessen üblicherweise ergeben.

Zu Frage 2:

"Worauf sind diese Kostenüberschreitungen bei den einzelnen Projekten im einzelnen zurückzuführen?"

Auf die Fortschreibung der Kostenprognosen üben folgende Faktoren einen wesentlichen Einfluß aus:

In der 1986 vorgelegten Studie des weltweit tätigen und anerkannten Consultingunternehmens ADL wurden Prognosen für den Reise- und Güterverkehr im Jahr 2000 erstellt.

Auf dieser Studie basieren die ebenfalls 1986 ausgearbeiteten Prognosen für den Hochleistungsstreckenverkehr für das Jahr 2000. Diese prognostizierten Werte des Verkehrsaufkommens wurden jedoch bereits 1990 erreicht und weisen weiter steigende Tendenz auf. Um dieser erfolgreichen Unternehmensentwicklung Rechnung zu tragen, ist eine größere als ursprünglich angenommene Expansion der Kapazitäten notwendig geworden.

Diese Tatsache führt zur Notwendigkeit einer Anlagenerweiterung und damit naturgemäß zu einer Steigerung der Investitionen.

Die ursprünglich für den Neubau angenommenen und dem damaligen Planungsstand zugrundegelegten Kostenschätzungen beruhen in erster Linie auf Werten, die von ADL auf Basis der damaligen

- 3 -

Gesetzeslage und der zu diesem Zeitpunkt allgemein gültigen Erfahrungen erarbeitet wurden.

Dazu kommen nunmehr nach teilweise sehr langwierigen Verfahren erhebliche Auflagen der Gemeinden und Länder aus dem Titel Raumordnung, Landschafts- und Umweltschutz, vor allem aber auch der in verstärktem Maße und zu Recht geforderte erhöhte Lärmschutz, die zu Änderungen und zu Investitionserweiterungen führen.

Aus den vorgenannten Erweiterungen und Änderungen ergeben sich jedoch eine wesentlich höhere Betriebs- und Umweltqualität der hergestellten Eisenbahn-Anlagen.

Dennoch halten die Investitionen jedem Vergleich mit gleichwertigen Anlagen sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland bestens stand.

Zu Frage 3:

"Wie sollen diese Kostenüberschreitungen finanziert werden?"

Die fortgeschriebenen Investitionspläne stützen sich gemäß der derzeit geltenden Rechtsform der ÖBB auf die bisher üblichen Finanzierungsquellen.

Zu Frage 4:

"Wer trägt die Verantwortung dafür, daß bekannte Planungsnotwendigkeiten, wie Umweltverträglichkeit, in den Projektkosten nicht berücksichtigt wurden?"

Bei der Erstellung der Rahmenplanung für das Hochleistungsprogramm wurde von der für das Jahr 1986 bestehenden Gesetzeslage ausgegangen. Die daraus folgenden bzw. absehbaren Notwendigkeiten bezüglich der Umweltverträglichkeit fanden selbstverständlich Berücksichtigung. Erst später aufgetretene Genehmigungserfordernisse waren zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar.

- 4 -

Zu Frage 5:

"Welche Konsequenzen werden Sie als zuständiger Ressortminister aufgrund der aufgetretenen schwerwiegenden Planungsmängel ziehen?"

Aus dem vorgelegten Sachverhalt sind - wie bereits ausgeführt - keine "schwerwiegenden Planungsmängel" ableitbar.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Im Frühjahr 1991 wurden über die ASFINAG zusätzlich 13 Milliarden Schilling für weitere Hochleistungsstreckenprojekte zur Verfügung gestellt. Werden diese 13 Mrd. S nun zur Ausfinanzierung der Projekte der ersten Bauphase der Neuen Bahn verwendet?"

Wenn ja, in welchem Ausmaß?"

Da mit dem ersten ASFINAG-Programm für den Bahnausbau keineswegs eine Ausfinanzierung sondern lediglich eine Teilfinanzierung von Projekten gegeben war und die Fortführung dieser Projekte teilweise mit Budgetmitteln und teilweise mit der nunmehr beschlossenen ASFINAG-Aufstockung finanziert wird, ist die Feststellung "zusätzliche 13 Mrd. S für weitere Hochleistungsstreckenprojekte" nur teilweise richtig.

Aus der Antragsbegründung zur ASFINAG-Gesetz-Novelle 91 ist ersichtlich, daß innerhalb der laufenden Legislaturperiode Maßnahmen insbesondere im Rahmen der 1. Ausbauphase der Neuen Bahn durchgeführt werden sollen.

Von den im Frühjahr 1991 über ASFINAG zur Verfügung gestellten 13 Mrd. S sind ca. 9,3 Mrd. S für Projekte der ersten Bauphase der Neuen Bahn vorgesehen.

Zu Frage 8:

"Welche konkreten Ausbauprojekte für Hochleistungsstrecken, die in der Antragsbegründung zur ASFINAG-Gesetz-Novelle aufgeführt wurden, müssen aus diesem Grund zurückgestellt werden?"

- 5 -

Die ÖBB teilten mir mit, daß aus diesem Grund keine Projekte zurückgestellt werden müssen.

Zu Frage 9:

"Wie hoch sind zum jetzigen Zeitpunkt die Planungskosten für Hochleistungsstrecken insgesamt?"

Für die der HL-AG zur Planung und Errichtung übergebenen 13 Projekte wurden bisher 210 Mio S an Planungskosten im Rahmen dieser Projekte aufgewendet.

Zu Frage 10:

"In den Finanzierungsplänen, die Bestandteil der Einigung über die erste Bauphase der Neuen Bahn waren, war, wie in der Begründung dargelegt, finanzielle Vorsorge für den Ausbau der Arlbergbahn getroffen. Bei der Budgeterstellung in den Jahren 1989, 1990 und 1991 wurden Investitionsmittel entsprechend den vereinbarten Finanzierungsplänen zur Verfügung gestellt. Was ist also mit den Mitteln für den Ausbau der Arlbergbahn geschehen?"

Im ursprünglichen Finanzierungsplan waren für den Ausbau der Arlbergbahn in den Jahren 1989 110 Mio S, 1990 300 Mio S und 1991 200 Mio S aus Budgetmitteln des Kapitel 79 vorgesehen. Aufgrund der restriktiven Budgetvorgaben sowohl für 1990 als auch für 1991, die zur Kürzung der für Hochleistungs-Vorhaben vorgesehenen Budgetmitteln um 464 Mio S führten, konnten für den weiteren Ausbau der Arlbergstrecke nicht die ursprünglichen Quoten investiert werden. Tatsächlich konnten für das Jahr 1990 lediglich ca. 21,5 Mio S und für 1991 ca 35,5 Mio S investiert werden.

Wien, am 3. Dezember 1991

Der Bundesminister

