



II-13674 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.ZI. 18016/5-4-1994

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

6206 1AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1994-05-13

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

zu 630313

Böhacker und Kollegen vom 17.3.1994, ZI. 6303/J-NR/1994

"Finanzierung des Nahverkehrsprojektes 'Bahnhofsvorplatz' in Salzburg"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie lautet die Vereinbarung zwischen Bund, Land und Stadt hinsichtlich der Finanzierung des Nahverkehrsprojektes 'Bahnhofsvorplatz' genau?"

In dem angesprochenen Übereinkommen zwischen Bund, Land und Stadt Salzburg sowie den Salzburger Stadtwerken vom 4. März 1991 sind unter Punkt 1.1.

"Tieferlegung der Lokalbahn am Bahnhofsvorplatz Salzburg" folgende Kostenpositionen (in ÖS 1.000 S) aufgeführt:

Grundstück	9.000
Aufschließung	1.500
Gebäude-Rohbau	169.000
Gebäude-TGA	47.000
Gebäude-Ausbau	12.500
Einrichtung	6.000
Außenanlagen	30.000
Nebenkosten	35.000

Dies ergibt GESAMTKOSTEN von 310 Mio S.

- 2 -

*Punkt 4 des Übereinkommens sieht vor, daß "Kostensteigerungen jedweder Art oder allfällige Finanzierungskosten ausschließlich von der Salzburger Stadtwerke Aktiengesellschaft zu tragen" sind.*

*Punkt 8 des Übereinkommens stellt fest, daß "... neben diesem Übereinkommen keinerlei mündliche Abreden" bestehen.*

Zu Frage 2:

*"Welche Ursachen sind Ihrer Ansicht nach für die exorbitanten Kostensteigerungen bei diesem Projekt maßgeblich; waren diese Ursachen zum Zeitpunkt der Planung bzw. Vereinbarung der Finanzierung schon absehbar oder gar bekannt?"*

*Wie mir von Salzburger Seite mitgeteilt wurde sind für die Kostensteigerungen bei diesem Projekt geologische Umstände und unvorhergesehene Bauschwierigkeiten verantwortlich, die eine statische Änderung des Projektes erforderten. Diese Ursachen waren dem Bund zum Zeitpunkt der Planung bzw. Vereinbarung der Finanzierung nicht bekannt. Ferner dürfte auch die gute Baukonjunktur zu Preiserhöhungen geführt haben.*

Zu den Fragen 3, 8 und 9:

*"Mit welcher Begründung weigern Sie sich, seitens des Bundes die gestiegenen Baukosten anteilig mitzutragen?"*

*Welche sonstigen Bedingungen stellen Sie allenfalls für eine Beteiligung des Bundes an der Finanzierung der zusätzlichen Baukosten?*

*In welcher Höhe können Sie sich eine finanzielle Beteiligung an den zusätzlichen Baukosten vorstellen bei:*

- a. Mehrkosten aus der Baukostensteigerung*
- b. Mehrkosten für die Verlängerung der Lokalbahn?"*

*Siehe Antwort zur Frage 1.*

- 3 -

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß Sie ein Schreiben an den Bürgermeister der Stadt Salzburg richteten, in dem Sie jede finanzielle Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten für den Umbau des Bahnhofsvorplatzes kategorisch ablehnten, wenn ja, wie lautet dieses genau?"

Ich kann bestätigen, daß ich den Bürgermeister der Stadt Salzburg auf die eindeutige Vertragslage hingewiesen habe, die diesem übrigens bekannt war.

Zu den Fragen 5 und 10:

"Ist es richtig, daß Sie sich mehrfach mündlich vor Zeugen bereit erklärt haben, sich seitens des Bundes an den Mehrkosten zu beteiligen; wenn nein, bedeutete dies für Sie, daß Bürgermeister Dechant die Unwahrheit sagt?"

Haben Sie in diesem Zusammenhang Gespräche mit dem Finanzminister geführt; wenn ja, mit welchem Ergebnis?"

Ich habe Bürgermeister Dechant zugesagt, das Bundesministerium für Finanzen hinsichtlich einer möglichen Hilfe zu kontaktieren.

Ich habe mit dem Bundesminister für Finanzen über eine allfällige Bundesbeteiligung an den Mehrkosten Kontakt aufgenommen. Seitens seines Ressorts wurde unter Hinweis auf die Vertragslage jedoch eine ablehnende Haltung eingenommen.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Ist es richtig, daß Sie nur unter der Voraussetzung einer Verlängerung der Lokalbahn Richtung Stadtzentrum (Mirabellplatz) zu einer Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten bereit wären?"

Ist es richtig, daß Sie sinngemäß eine derartige Aussage gegenüber der 'Plattform der Verkehrsinitiativen im Zentralraum Salzburg' gemacht haben und wie lauteten Ihre Aussagen gegenüber den Vertretern dieser Initiative genau?"

Eine allfällige Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten der Tieferlegung des Lokalbahnhofes stünde in keinem Zusammenhang mit einer Verlängerung der Lokalbahn Richtung Stadtzentrum, da eine solche auch nicht Bestandteil des bestehenden Übereinkommens ist.

- 4 -

Zu Frage 11:

"Welche andere Nahverkehrsvorhaben werden und wurden im einzelnen aufgrund ähnlicher Vereinbarungen zwischen dem Bund und Ländern bzw. Gemeinden errichtet?"

Für folgende Strecken wurden zwischen den ÖBB und dem jeweiligen Bundesland Finanzierungsvereinbarungen (Nahverkehrsabkommen) abgeschlossen:

Bundesland	Datum des Vertragsabschlusses	Fertigstellungstermin bzw. Betriebsaufnahme
<b>WIEN</b>		
Meidling - Liesing	23.03.1978	Mai 1982
Bf Leopoldau	29.06.1978	Mai 1982
Stadlau - Hirschstetten	02.08.1978	Juni 1980
Vorortelinie	04.05.1979	Juni 1987
Vertragserweiterung Schienenverbundvertrag (Donauuferbahn, Hochbahn Jedlersdorf - Leopoldau u. Maßnahmen auf Schnellbahnstammstrecke)	27.06.1990	derzeit offen
<b>WIEN und NIEDERÖSTERREICH</b>		
Wien FJB - Tulln	24.09.1979 (Wien) 20.01.1991 (NÖ)	Juni 1985 Juni 1985
<b>NIEDERÖSTERREICH</b>		
Stockerau - Hollabrunn	21.10.1977	Mai 1979
Leopoldau - Mistelbach	08.02.1978	Sept. 1983
Liesing - Wr. Neustadt	26.01.1990	Juni 1997
<b>BURGENLAND</b>		
Wien Südbf - Neusiedl/See	21.12.1977	Sept. 1979

- 5 -

<b>OBERÖSTERREICH</b>		
<i>Umbau Linz Hbf</i>	<i>01.10.1979</i>	<i>1988</i>
<i>Linz Hbf - Traun</i>	<i>01.10.1979</i>	<i>Juni 1985</i>
<i>Traun - Nettingsdorf</i>	<i>03.09.1985</i>	<i>Juni 1988</i>
<b>TIROL</b>		
<i>Innsbruck - Telfs/Pfaffenhofen</i>	<i>22.10.1976</i>	<i>Mai 1978</i>
<i>Telfs/Pfaffenhofen - Ötztal</i>	<i>09.07.1980</i>	<i>1987</i>
<i>Ötztal - Landeck</i>	<i>09.11.1988</i>	<i>1996 (erste Vertragsfassung)</i>
<b>STEIERMARK</b>		
<i>Steirische Ostbahn (Übereinkommen 1992)</i>	<i>Oktober 1992</i>	<i>Sommer 1994</i>
<i>Steirische Ostbahn (Übereinkommen 1993)</i>	<i>November 1993</i>	<i>Ende 1994</i>
<b>VORARLBERG</b>		
<i>Bregenz - Feldkirch</i>	<i>21.02.1978</i>	<i>Juni 1986</i>
<i>Feldkirch - Bludenz</i>	<i>02.11.1984</i>	<i>Teilinbetriebnahme 1991</i>
<b>SALZBURG</b>		
<i>Salzburg - Golling</i>	<i>29.09.1988</i>	<i>Ende 1995</i>

**Zu Frage 12:**

"Weigerte sich der Bund auch bei anderen vergleichbaren Nahverkehrsausbauvereinbarungen, Kostensteigerungen anteilig mitzutragen, wenn ja, in welchen Fällen?"

*Die Kostenbeteiligung des Bundes richtet sich nach der Vertragslage.*

- 6 -

Zu Frage 13:

"Aus welchen Titeln und Steuern wurden in den vergangenen 10 Jahren Bundesbeiträge zu Nahverkehrsinvestitionen in jeweils welchem Gesamtumfang geleistet?"

<b>Jahr</b>	<b>Nahverkehrsinvestitionen Straßenbahn und O-Buslinien (aus zweckgebundenen Mitteln d. Kfz-Steuer) (in Mio S)</b>
1984	247,1
1985	257,5
1986	269,6
1987	285,4

Seither erfolgt die Förderung der kommunalen Verkehrsunternehmen im Wege des Finanzausgleiches. Ausnahmen sind die Gmundner Straßenbahn und die Mürztaler-Verkehrsgesellschaft, die seither gemeinsam 3,2 MioS jährlich aus dem Budgetkapitel 65 erhalten.

<b>Jahr</b>	<b>Nahverkehrsinvestitionen der ÖBB (inkl. zweckgeb. Mittel d. Kfz-Steueranteil) in Mio S</b>	<b>Nahverkehrsinvestitionen der österr. Privatbahnen in Mio S</b>	<b>Wiener U-Bahnbau (mit Bundesmitteln) in Mio S</b>
1984	1.476,5	354	867
1985	1.399,3	366	1.428
1986	1.582,0	347	1.949
1987	826,0	101	1.974
1988	517,3	128	2.152
1989	694,0	127	1.825
1990	806,3	110	1.815
1991	600,8	175	1.500
1992	615,7	170,2	1.500
1993	1.194,0	157,7	1.500

- 7 -

*Darüberhinaus flossen viele Investitionen der ÖBB, die nicht unter einem Nahverkehrsvertrag subsummiert werden können, in den öffentlichen Nahverkehr.*

Zu Frage 14:

*"Wie hoch waren die Beiträge des Bundes zu Nahverkehrsinvestitionen in den einzelnen Bundesländern in den letzten 10 Jahren?"*

*Die mit Bundesmitteln geförderten Investitionen auf ÖBB- und Privatbahnstrecken betreffen vielfach Anlagen und Fahrzeuge, die nicht eindeutig einem Bundesland zugeordnet werden können, weshalb eine Aufgliederung nach Bundesländern nur teilweise möglich und damit nur wenig aussagekräftig wäre.*

Zu Frage 15:

*"Wieviel an Bundesmittel floß bisher insgesamt in den Bau der Wiener U-Bahn, wieviel werden die laufenden Ausbaumaßnahmen kosten und wird sich der Bund hier an allfälligen Kostensteigerungen beteiligen bzw. hat er dies in der Vergangenheit getan?"*

*Die Bundesbeiträge summierten sich bis einschließlich 1994 auf 22,69 Mrd.S.*

*Beim Wiener U-Bahnbau hat der Bund die vorher vereinbarten Raten gezahlt. Der Bund zahl derzeit 1,5 Mrd. S pro Jahr für den Wiener U-Bahnbau.*

*Wien, am 11. Mai 1994*

*Der Bundesminister*

