

Nr. 1672/J**II-3462 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen**
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**1991-10-03****A n f r a g e****der Abgeordneten Mag. Kukacka****und Kollegen****an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Durchführung und Finanzierung der ersten Bauphase
der Neuen Bahn**

Der Erstunterzeichner hat sich mit der Anfrage 1463/J vom 10. Juli 1991 zum Stand der Durchführung der ersten Bauphase der Neuen Bahn erkundigt. Sie haben in der Anfragebeantwortung 1523/AB dazu mitgeteilt, daß nach derzeitigem Planungsstand allein durch Umplanungen bei den 10 vereinbarten Projekten Mehrkosten von ca. 5,7 Milliarden Schilling zu erwarten sind. Zusätzlich wird zur Fertigstellung dieser Projekte aufgrund der seit 1986 eingetretenen Valorisierung ein Betrag von 4 Mrd.S. notwendig sein. Insgesamt ergibt sich somit $2\frac{1}{2}$ Jahre nach Beschußfassung über die Finanzierung dieser Projektes mit einem Gesamtvolumen von 31 Mrd.S. eine Kostenüberschreitung von 9,7 Mrd.S., d.s. 31 %. Die Begründung für diese Kostenüberschreitungen erscheint unzureichend. Die Tatsache, daß bei der Realisierung dieser Projekte eine möglichste Umweltverträglichkeit angestrebt werden muß, um die Akzeptanz der Bevölkerung zu erreichen, konnte für die Planer der ÖBB zum Zeitpunkt der Beschußfassung des Finanzierungsgesetzes und des Hochleistungsstreckengesetzes im Frühjahr 1989 bzw. während der Verhandlungen im Sommer und Herbst 1988 nichts Neues sein. Darüber hinaus ist festzuhalten, daß es sich bei den Projekten der ersten Bauphase der Neuen Bahn im wesentlichen um Projekte handelt, die zum Zeitpunkt der Beschußfassung über die Finanzierung bereits im Bau waren bzw. um Projekte, für die die Genehmigungsverfahren im laufen oder abgeschlossen waren. Dies gilt sowohl für den Ausbau einzelner Abschnitte auf der Westbahn zwischen St. Pölten und Attnang-Puchheim, aber auch für den zweigleisigen Ausbau der Tauernachse und der Schoberstrecke. Entweder sind also bei den ÖBB schwerwiegende Planungs-

- 2 -

mängel aufgetreten oder es wurden die Projektkosten bewußt niedrig gehalten, um die politische Akzeptanz für die Finanzierung leichter erreichen zu können. In beiden Fällen ist die Frage nach der sachlichen und politischen Verantwortung bei den ÖBB und im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu stellen. Weiters teilen Sie in der Anfragebeantwortung mit, daß das Projekt Arlbergbahn einerseits wegen noch nicht abgeschlossener Verfahren nach dem Hochleistungsstreckengesetz und andererseits mangels entsprechender budgetärer Vorsorge in den Jahren 1989 und 1990 noch nicht begonnen werden konnte. In den Finanzierungsplänen, die Bestandteil der Einstellung über die erste Bauphase der Neuen Bahn waren, waren aber sehr wohl für die Jahre 1989, 1990 und 1991 konkrete Angaben über die aus dem Budget zu tragenden Finanzierungsleistungen für dieses Projekt enthalten und zwar für das Jahr 1989 110 Millionen Schilling, für das Jahr 1990 300 Mio.S. und für das Jahr 1991 200 Mio.S. Bei der Erstellung der Bundesvoranschläge für diese Jahre wurden die für die Hochleistungsstrecken erforderlichen Investitionsmittel entsprechend diesen Finanzierungsplänen ausgewiesen. Es stellt sich somit die Frage, wofür die Mittel für den Ausbau der Arlbergbahn Verwendung fanden.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in diesem Zusammenhang folgende

A n f r a g e :

1. Welche Kostenüberschreitungen ergeben sich jeweils bei den 10 Projekten der ersten Bauphase der Neuen Bahn im einzelnen?
2. Worauf sind diese Kostenüberschreitungen bei den einzelnen Projekten im einzelnen zurückzuführen?
3. Wie sollen diese Kostenüberschreitungen finanziert werden?

- 3 -

4. Wer trägt die Verantwortung dafür, daß bekannte Planungsnotwendigkeiten, wie Umweltverträglichkeit, in den Projektkosten nicht berücksichtigt wurden?
5. Welche Konsequenzen werden Sie als zuständiger Ressortminister aufgrund der aufgetretenen schwerwiegenden Planungsmängel ziehen?
6. 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?
7. Wenn ja, in welchem Ausmaß?
8. Welche konkreten Ausbauprojekte für Hochleistungsstrecken, die in der Antragsbegründung zur ASFINAG-Gesetz-Novelle aufgeführt wurden, müssen aus diesem Grund zurückgestellt werden?
9. Wie hoch sind zum jetzigen Zeitpunkt die Planungskosten für Hochleistungsstrecken insgesamt?
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?