



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.ZI. 18.068/6-4/1995

XIX. GP-NR  
 453 IAB  
 1995-03-28

ANFRAGEBEANTWORTUNG  
 betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Dr. Renoldner und FreundeInnen vom 24.1.1995,  
 ZI. 424/J-NR/1995, "Ausbau der Bahnstrecke Baum-  
 kirchen - Wörgl"

424 18

Gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 ist der Nationalrat befugt, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen. § 90 zweiter Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 präzisiert die "Gegenstände der Vollziehung" - also die Gegenstände des Fragerechtes - unter Verwendung des Wortlautes des § 2 Abs. 3 des Bundesministeriengesetzes 1973. Demgemäß sind darunter zu verstehen: "Regierungsakte, Angelegenheiten der behördlichen Verwaltung oder der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten."

Für den Umfang der Pflicht zur Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage ist daher vor allem von Bedeutung, ob die Frage einen "Gegenstand der Vollziehung" betrifft.

Das in Art. 52 Abs. 1 B-VG niedergelegte Fragerecht und die ihm korrespondierende Informationspflicht sollen die Volksvertretung in die Lage versetzen, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob die Regierungsgeschäfte den von der Volksvertretung beschlossenen Gesetzen gemäß, desgleichen aber, ob sie darüber hinaus auch den politischen Intentionen der Volksvertretung entsprechend geführt werden. Sie finden daher ihre Grenze in den Ingrenzmöglichkeiten, über die die Bundesregierung und ihre einzelnen Mitglieder in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich verfügen.

- 2 -

*Eine parlamentarische Anfrage im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen ist damit so weit vom Interpellationsrecht gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG ("Vollziehung des Bundes") erfaßt, als in den Organen dieser Unternehmen Verwaltungsorgane tätig werden. Konsequenterweise unterliegen daher auch nur die Handlungen von Verwaltungsorganen in den Organen von Unternehmen der parlamentarischen Interpellation.*

*Nicht vom Interpellationsrecht umfaßt sind jedoch Handlungen, die von geschäftsführenden Unternehmungsorganen selbst gesetzt werden.*

*Ihre Fragen 1 bis 5 beziehen sich aber ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen und wären daher auch von diesen zu beantworten.*

*Ich habe aber Ihre Anfrage an die ÖBB weitergeleitet.*

*Die entsprechende Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.*

*Ihre Fragen 6 bis 9 darf ich wie folgt beantworten:*

Zu Frage 6:

*"Auf welche Summe belaufen sich die Gesamtkosten des Ausbaus der Bahnstrecke Baumkirchen - Wörgl?"*

*Die Gesamtkosten des Streckenausbaus Schafftenau - Baumkirchen betragen gemäß Machbarkeitsstudie des Internationalen Brenner-Konsortiums (IBK) 1,3 Mrd ECU bzw. dem Prüfbericht des Brenner-General Consultant (BGC) 1,45 Mrd ECU.*

Zu Frage 7:

*"Welche Haftungsregelungen werden für den Fall von Baukostenüberschreitungen getroffen?"*

*Der BGC hat in seinen Prüfberichten sowie Vorschlägen zur weiteren Vorgangsweise dargelegt, daß alle wesentlichen und wirtschaftlichkeits- bzw. finanzierungsrelevanten Bereiche schon vor der Aufnahme kostenintensiverer Planungsarbeiten zwischen*

- 3 -

allen künftigen Projektbeteiligten vertraglich vereinbart werden sollen. In diese Vereinbarung sind auch schon die künftigen Haftungsregelungen zu includieren.

Zu den Fragen 8 und 9:

"Welche fixen Zusagen für Finanzierungsbeiträge liegen Ihnen bislang vor? Welche Kostenanteile werden insbesondere von Deutschland, Italien, der Europäischen Union bzw. der EIB übernommen?"

Welche Haftungszusagen liegen Ihnen bislang vor? Welche fixen Zusagen wurden diesbezüglich insbesondere von Deutschland, Italien, der Europäischen Union bzw. der EIB gemacht?"

Von mir wurde der Entwurf zur Gründung einer eigenen Brenner-Eisenbahn - Planungsgesellschaft in die Begutachtung ausgesendet, die Stellungnahmen sind eingetroffen und werden durch mein Ressort eingearbeitet. Ich werde daher in der nächsten Zeit dem Parlament den Entwurf eines Bundesgesetzes über eine eigene Brenner-Eisenbahngesellschaft vorlegen, deren Angabe es auch sein wird, Mittel der EU, aber auch von Privaten ansprechen zu können.

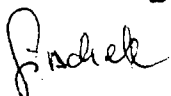
Ebenso hat mein Ressort ein Schreiben an die EU - Generaldirektion Verkehr gerichtet, um bei den sogenannten TEN - Haushaltsmitteln berücksichtigt zu werden. Hier ist es mein Ziel, einen möglichst großen Anteil der EU - Mittel zur Finanzierung der Planungskosten und Kosten des Umweltverträglichkeits- sowie Bürgerbeteiligungsverfahrens zu erhalten, da diese Verfahren erhebliche Kosten verursachen. Damit kann die sogenannte Baureifplanung und das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren für das Projekt Unterinntal zwischen Baumkirchen und Wörgl zügig vorangetrieben werden, ohne daß die Finanzierungsfrage bereits für das Gesamtprojekt München - Verona adhoc ohne ausreichende Detailplanungen geklärt werden muß.

Wien, am 17. März 1995

Der Bundesminister

KLIMA e.h.

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:



Stellungnahme der ÖBB zur parlamentarischen Anfrage Zl. 424/J-NR/1995

Zu Frage 1:

"Wieviele Züge fahren derzeit im Schnitt täglich durch das Unterinntal? Bitte geben sie die Zahl der Güterzüge sowie die Zahl der Personenzüge im Nahverkehr sowie jener im Fernverkehr auf folgenden Relation an:

- a) Kufstein - Innsbruck - Brenner
- b) Kufstein - Innsbruck - Arlberg
- c) Wörgl - Innsbruck - Brenner
- d) Wörgl - Innsbruck - Arlberg

In einer die 2. Jahreshälfte 1994 umfassenden Untersuchung wurde von den ÖBB der Zugverkehr im Unterinntal erhoben. Der für Zwecke der Verkehrsplanung maßgebende durchschnittliche Zugverkehr zwischen dem Bahnhof Wörgl und der Abzweigung Baumkirchen, d.h. die Anzahl an Zügen zwischen 0 und 24 Uhr, setzt sich wie folgt zusammen:

|                     | Nord-Süd-Achse | Ost-West-Achse | Summe |
|---------------------|----------------|----------------|-------|
| Schnellzüge         | 20             | 58             | 78    |
| Eilzüge             |                |                | 11    |
| Regionalzüge        |                |                | 36    |
| Güter- und Postzüge | 76             | 67             | 143   |
| Dienstzüge          |                |                | 17    |
| SUMME:              |                |                | 285   |

Die Züge der "Nord-Süd-Achse" stellen den durchschnittlichen Transitverkehr mit den beiden Ein- bzw. Austrittsbahnhöfen Kufstein und Brennero/Brenner dar.

Die unter "Ost-West-Achse" angeführten Züge verkehren in unterschiedlichsten Destinationen, sodaß eine eindeutige Zuordnung zu den Anfragepunkten b) bis d) nicht getroffen werden kann.

Für den Eil-, Regionalzugverkehr ist eine explizite Zuordnung zu den beiden Achsen nicht zweckmäßig, da dessen wesentliche Funktion die regionale Erschließung des Unterinntales ist.

- 2 -

Zu Frage 2:

"Welche Netto-Tonnage an Gütern wurden 1994 im

a) begleiteten Eisenbahnverkehr und

b) unbegleiteten Eisenbahnverkehr befördert?"

Die Nettotonnage im Streckenabschnitt Wörgl - Baumkirchen stellt sich 1994 wie folgt dar:

|   | Inland-  | Ausfuhr- | Einfuhr- | Durchfuhr- | Summe |
|---|----------|----------|----------|------------|-------|
|   | verkehr  |          |          |            |       |
|   | in Mio t |          |          |            |       |
| CompletCargo<br>(konventioneller<br>Wagenladungs-<br>verkehr;<br>unbegleitet) | 1,33     | 0,17     | 0,37     | 3,56       | 5,43  |
| CombiCargo<br>(Kombinierter<br>Verkehr;<br>unbegleitet)                       | 0,36     | 0,02     | 0,02     | 3,48       | 3,88  |
| Rollende Land-<br>straße<br>(begleitet)                                       | -        | 1,62     | 1,66     | 0,01       | 3,29  |
| Summe   | 1,69     | 1,81     | 2,05     | 7,05       | 12,60 |

Zu Frage 3:

"Welche Kapazitätsreserven stehen derzeit in den unter Frage 2 angeführten Eisenbahn-Kombi-Verkehrsträgern zur Verfügung, etwa durch Verlängerung der Züge, durch das Ausnützen aller vorhandenen Trassen etc.?"

Österreich hat zugesichert, für den Transitgüterverkehr ab 1996 132 Zugtrassen zur Verfügung zu stellen. Mit diesen 132 Transitgüterzügen können bei einer durchschnittlichen Nettotonnage von 450 Nto/Zug und 300 Betriebstagen im Jahr rund 17,9 Mio Tonnen befördert werden. Dies entspricht im übrigen der vom deutschen Prognoseinstitut Intraplan/Kessel für den Bezugsfall (Jahr 2010, also bei mittelfristig realisierten Infrastrukturmaßnahmen im Inntal und ohne Neubaustrecke und Basis-Tunnel) prognostizierten Verkehrsmenge.

Zu Frage 4:

"Wieviele Güterzüge werden derzeit täglich durch die Südumfahrung Innsbruck geführt (in beiden Richtungen) und um welche Arten von Güterzügen (Rollende Landstraßen, Containerverkehr o.ä.) handelt es sich dabei?"

Die durchschnittliche tägliche Auslastung des Inntaltunnels liegt derzeit bei rund 70 Zügen (an Werktagen, ausgenommen an Samstagen und nach Sonn- und Feiertagen).

Davon sind 22 Züge der Rollenden Landstraße Brennersee und 48 Züge dem Wagenladungs- bzw. dem anderen Kombiverkehr zuzuordnen.

Zu Frage 5:

"Wie hoch ist die derzeitige relative Auslastung der Personennahverkehrszüge bzw. der Personenfernverkehrszüge auf den unter Frage 1a) - d) genannten Relationen?"

Die Auslastungen im Personenfernverkehr sind je nach Zug (IC, EC, D, Nachtzug) und Gattung (1. Kl., 2. Kl., Schlaf-, Liege- und Sitzwagen) einer besonders großen Schwankungsbreite unterworfen und zu dem noch saisonabhängig.

Eine Mittelwertbildung besitzt daher keinerlei Aussagekraft, noch ist sie sinnvoll. Die vorhandenen Kapazitäten werden durch Zuglängenvariationen laufend dem tatsächlichen Aufkommen angepaßt.

Im Regionalzugverkehr ist die Aussagekraft von Auslastungswerten in den zitierten Relationen ebenfalls problematisch, da sich die Regionalzugs-Verkehrsströme in Innsbruck trennen.

Zusammenfassend ist jedoch festzuhalten, daß schon heute sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr zu Spitzenzeiten massive Engpässe auftreten. Spitzenverkehre von Pendlern lassen sich nicht willkürlich in verkehrsschwache Zeiten verlegen. Naturgemäß treten Spitzen zu Ferien- bzw. Urlaubsreisen ebenfalls unverlegbar auf.