



II-338 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. 5905/64-4-91

1523 /AB

1991 -09- 11

zu 1463 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Kukacka und Kollegen vom 10. Juli 1991,
Zl. 1463/J-NR/1991 "Durchführung der ersten
Bauphase der Neuen Bahn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche der für die erste Bauphase der "Neuen Bahn" vereinbarten Projekte wurden zwischenzeitlich verwirklicht?

Mit welchem Kostenaufwand wurden sie verwirklicht?"

Für sämtliche vereinbarten Bauprojekte der ersten Phase der "Neuen Bahn" wurden nach intensiven Planungsarbeiten die Verfahren eingeleitet und bei 7 Projekten mit den Baumaßnahmen begonnen bzw. bei Projekt 8 "Informationssysteme" die Realisierung in Angriff genommen.

Mit Rücksicht auf die Dimension der Projekte und entsprechend dem ursprünglich vorgesehenen Bauphasenplan wurde keines der Vorhaben zur Gänze abgeschlossen, sondern wesentliche Teilabschnitte hievon verwirklicht.

- 2 -

Insbesondere sind dies:

- St. Pölten - Attnang-Puchheim

Modernisierung des Fahrweges gemäß den Richtlinien für
HL-Strecken in den Bereichen

- o Prinzersdorf - Loosdorf
- o Pöchlarn - Ybbs
- o Blindenmarkt - Aschbach
- o Asten - Klein München
- o Linz - Lambach (einschließlich Linienverbesserung
Gunskirchen).

- Schoberpaß - Ennstal

Zweigleisig ausgebaut sind die Abschnitte

- o St. Michael - Seiz - Kalwang
- o Gaishorn - Trieben
- o Rottenmann - Selzthal Süd.

- Tauernachse

Zweigleisig fertiggestellt sind die Abschnitte

- o Schwarzach-St. Veit - Thomasbachgraben
- o Riekenbach - Kolbnitz.

- Transitkorridor Brenner

Modernisierung des Fahrweges gemäß den Richtlinien für
HL-Strecken in den Bereichen

- o Kufstein - Wörgl
- o Radfeld - Brixlegg
- o Hall - Innsbruck
- o Gärberbach - Patsch.

Die Bauarbeiten an der Umfahrung Innsbruck verlaufen im
wesentlichen planmäßig.

Die unerwartet schwierigen geologischen Verhältnisse lassen
Verzögerungen erwarten.

- 3 -

Zu den Fragen 3 und 4:

"Welche der für die erste Bauphase der "Neuen Bahn" vereinbarten Projekte konnten bisher nicht verwirklicht bzw. nicht in Angriff genommen werden?

Warum nicht?"

Für die Projekte Semmeringbasistunnel und Ausbau der Arlbergbahn konnte die Realisierung noch nicht voll in Angriff genommen werden.

Beim Projekt Semmeringbasistunnel haben die gemäß Hochleistungsstreckengesetz anzuhörenden Landeshauptmänner von Steiermark und Niederösterreich ihre Stellungnahme (Steiermark Ende 1990, Niederösterreich Juli 1991) abgegeben.

Erst auf dieser Grundlage wurde nunmehr die Trassenverordnung erlassen, welche die Basis für die weitere Detailplanung sowie die Einleitung der Genehmigungsverfahren durch die Eisenbahnbehörde in meinem Haus und die sonstigen berührten Landesbehörden bilden wird.

Beim Projekt Arlbergbahn konnte einerseits wegen noch nicht abgeschlossener Verfahren nach dem Hochleistungsstreckengesetz und andererseits mangels entsprechender budgetärer Vorsorge in den Jahren 1989 und 1990 mit der Realisierung noch nicht begonnen werden.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Welche Umplanungen bei den für die erste Bauphase der "Neuen Bahn" vorgesehenen Projekte wurden seit Frühjahr 1989 vorgenommen?"

Welche Auswirkungen auf die Projektkosten haben diese Planungen im einzelnen?"

- 4 -

Umplanungen wurden hauptsächlich durch Einsprüche der Länder und Gemeinden sowie durch behördliche Auflagen ausgelöst.

Auch mußten insbesondere im Umweltbereich Abänderungen vorgenommen werden, um eine Akzeptanz der betroffenen und zunehmend sensibilisierten Bevölkerung zu erreichen.

Diese Verbesserungen betreffen insbesondere umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, Vorkehrungen gegenüber Erschütterungen sowie Maßnahmen für Quellschutz und sonstige Wasserversorgungen.

Die Auswirkungen auf die Kosten sind bei den einzelnen Projekten sehr unterschiedlich. Insgesamt sind für die notwendigen Umplanungen Mehrkosten (mit Planungsstand Juli 1991) von ca. 5,7 Mrd. S zu erwarten. Hievon sind ca. 2,5 Mrd. S für Erweiterungen und Verbesserungen auf der Westbahn vorgesehen.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Wurden bei den bisher realisierten Projekten die geplanten Kosten eingehalten?"

Wenn nein, warum nicht?"

Wie ich bereits zu Fragepunkt 1 ausgeführt habe, konnten bisher wesentliche Teilabschnitte bei einer Reihe von Detailvorhaben realisiert werden. Diesbezüglich wurde der Kostenrahmen - abgesehen von Valorisierungserfordernissen - im wesentlichen eingehalten.

Zu den Fragen 9, 10 und 11:

"Die Finanzierungsvereinbarung für die erste Bauphase der "Neuen Bahn" sah vor, daß die 10 in der Finanzierungsvereinbarung enthaltenen Projekte mit einem Gesamtaufwand von 31 Milliarden Schilling ausfinanziert werden. Sind entgegen dieser Vereinbarung zusätzliche Finanzierungsmittel zur Ausfinanzierung dieser 10 Projekte notwendig?"

Wenn ja, in welcher Höhe?"

Wenn ja zu Frage 9, warum?"

- 5 -

Für die Ausfinanzierung der in der ersten Bauphase vorgesehenen 10 Projekte ist - abgesehen von den zu Fragepunkt 6 angeführten Mehrerfordernissen für Projektserweiterungen und Projektverbesserungen - ein Betrag von 4,0 Mrd. S zur Abdeckung der seit 1986 eingetretenen Valorisierung erforderlich.

Anzumerken ist, daß die durch die Berücksichtigung zahlreicher Stellungnahmen und Gutachten zeitaufwendigen Genehmigungsverfahren zu Verzögerungen im Baubeginn und damit zu Kostensteigerungen führen.

Wien, am 10. September 1991

Der Bundesminister

