



II-10842 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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.Zl. 5905/52-4-93

4859 /AB

1993 -07- 27

zu 4884 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Moser und Kollegen vom 26. Mai 1993, Nr. 4884/J-NR/1993,

"Studien über den Ausbau der Semmeringbahnstrecke"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"Welche Grundlagen wurden dem Schweizer Prognos Institut zur Verfügung gestellt?

Welche Kriterien waren für die Auswahl der Grundlagen, die dem Prognos Institut zur Verfügung gestellt wurden, maßgeblich?

Wer war für die Auswahl der Grundlagen verantwortlich und warum wurde er dazu ausgewählt?"

Die Prognos AG wurde beauftragt, die verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung des Systems Südbahn zu evaluieren.

Dabei werden verschiedene Angebotsszenarien in Form einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung und einer betriebswirtschaftlichen Investitionsrechnung miteinander verglichen.

Als Grundlage Ihrer Arbeit werden von der Prognos AG, ausgerichtet auf die Aufgabenstellung und die gewählten Bewertungsmethoden,

- die Pro- und Kontraargumente zum System Südbahn gesammelt und systematisiert
- sowie die von IPE und Herry erarbeiteten Verkehrsmengengerüste und die bei den ÖBB und der HL-AG abgerufenen Kostenansätze analysiert, kontrolliert und mit internationalen Quellen verglichen.

Bei den dem Prognos Institut zur Verfügung gestellten Unterlagen handelte es sich um bahnspezifische Angaben, wie z.B. Betriebskosten, Kosten für Erhaltung und Erneuerung von Bahnanlagen, Angaben zur Verkehrssicherheit. Darüberhinaus wurde dem Institut das Gutachten der Universitätsprofessoren Kopp und Jaworski übergeben.

Seitens der ÖBB erfolgte dabei keine Auswahl der Grundlagen, sondern es wurden vielmehr die vom Prognos Institut konkret verlangten Daten übermittelt.

Prognos sagte zu, die verwendeten Grundlagen im Schlußbericht zu dokumentieren. Bis zu dessen Vorliegen kann ho. nicht ausgesagt werden, welche weiteren Grundlagen Prognos - gegebenenfalls von anderen Institutionen - zur Verfügung gestellt wurden.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Sind Sie bereit, die Studie von Jaworski und Kopp dem Nationrat sofort zur Verfügung zu stellen? Wenn nein, warum nicht?"

Wie bereits mehrfach - darunter auch in parlamentarischen Anfragen - ausgeführt habe ich unmittelbar nach Bekanntgabe der Kopp-Jaworski-Studie die Ergebnisse in einer Pressekonferenz öffentlich vorstellen lassen. Die Ergebnisse wurden ferner - ebenfalls von den Studienerstellern persönlich - in einer öffentlichen Veranstaltung, zu der die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden sowie die mit uns in Kontakt stehenden Bürgerinitiativen eingeladen wurden, vorgestellt, wobei detaillierte Beantwortungen im Zuge einer Podiumsdiskussion möglich waren. Darüberhinaus wurden die Ergebnisse in der Schriftenreihe der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (Heft 2/1993) veröffentlicht. Ich habe ferner die Langfassung dieser Studie angefordert und dem Parlament weitergeleitet.

Zu Frage 6:

"Wodurch erklären Sie den Unterschied in den Berechnungen, die von unabhängigen Fachleuten mit rund 500 Mio Schilling, in der Studie von Kopp und Jaworsky aber mit 3.2 Mrd Schilling angegeben werden."

- 3 -

Das angeblich von unabhängigen Experten behauptete Investitionserfordernis von 500 Mio Schilling für die Adaptierung der bestehenden Strecke ist mir nur aus den Medien bekannt und daher nicht nachvollziehbar. Die in einer Fernsehsendung genannte Firma, der unterschoben wurde, daß sie die bestehende Strecke um 500 Mio S adaptieren könne, meint, daß diese Aussage wohl als Mißverständnis verstanden werden sollte.

Zu Frage 7:

"In der Studie von Herry und Platzer werden extrem hohe Zuwachsraten im Güterverkehrsvolumen angenommen, während das Verkehrsvolumen in Wirklichkeit rückgängig ist. Welche Berechnungsgrundlagen wurden dieser Studie zugrundegelegt?"

Es ist zwar grundsätzlich richtig, daß in verschiedenen Bereichen des Transportaufkommens für den Schienengüterverkehr in Österreich kurzfristig Rückentwicklungen stattgefunden haben. Daraus jedoch für einen längeren Zeitraum (wie z.B. für die nächsten 20 Jahre) eine analoge Entwicklung abzuleiten, ist unzulässig.

Gerade der Güterverkehr wird - wie keine andere Verkehrsart - von einigen wesentlichen Rahmenbedingungen wie vor allem dem wirtschaftlichen Umfeld sowohl im Inland als auch im Ausland bestimmt.

Auch in der Vergangenheit hat sich die Entwicklung des Güterverkehrs nicht gleichmäßig vollzogen. So fiel z.B. in den Jahren von 1984 bis 1987 die in Österreich transportierte Güterverkehrsmenge auf der Schiene von 56,8 Mio Tonnen auf 54,7 Mio Tonnen (ohne Post- und Dienstgutverkehr). Bis zum Jahre 1991 stieg diese Transportmenge jedoch kontinuierlich auf über 64 Mio Tonnen.

Trotz der oben aufgezeigten Rückentwicklung des Schienengüterverkehrs in Österreich wurde bereits 1990 mehr auf dem Verkehrsträger Schiene transportiert, als in verschiedenen Prognosen erst für das Jahr 2000 vorausgesagt wurde.

Eine trendmäßige Ableitung der Entwicklung kurzfristiger Beobachtungszeiträume hätte zu Werten geführt, die mehr als 10 Mio Tonnen unter dem in Wirklichkeit erreichten Wert liegen würden. Auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt läßt sich ein analoger Sachverhalt beobachten. Die derzeitige Strukturkrise in Österreich und in

- 4 -

vielen westeuropäischen Ländern sowie die wirtschaftliche Situation in den osteuropäischen Ländern bewirkt verständlicherweise für die unmittelbare Zukunft keine Aufwärtsentwicklung bzw. vereinzelt nur schwache Zuwachsraten.

Auf der Grundlage der Einschätzung der Wirtschaftsentwicklung - insbesondere in den ehemaligen Oststaaten - durch das WIFO ist jedoch erkennbar, daß spätestens Ende der 90iger-Jahre der Tiefpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung in diesen Ländern erreicht sein könnte und danach eine Aufwärtsentwicklung mit entsprechenden Güterverkehrsentwicklungen erwartet werden kann.

Vergleicht man die Ergebnisse der Güterentwicklung nach Herry z.B. mit der "Gemeinschaftsuntersuchung Ost-West-Güterverkehr", erstellt von Prognos im Jahr 1992, so sind die Zuwachsfaktoren nach Herry vergleichsweise bescheiden.

Zu Frage 8:

"Ist auszuschließen, daß durch die Auswahl der Gutachter ein Versuch der Beeinflussung des Ergebnisses versucht wurde?"

Ja, denn die Studie wurde in Auftrag gegeben, um Klarheit zu erlangen.

Wien, am 23. Juli 1993

Der Bundesminister

