

824/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rosenstingl und Kollegen vom 13. Juni 1996, Nr. 71 1/J-NR/1 996,

'Auswahl der zu realisierenden Bahninfrastrukturprojekte"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten-

Zu Frage 1:

Welche konkreten Bahnbauprojekte werden im Jahre 1996 jeweils aus ASFINAG-, OBB- und SCHIGMitteln in jeweils welchem finanziellen Umfang weitergebaut ?'

Im Rahmen des Ausbaues der Donauachse werden die Abschnitte Melk, Breitenschützing - Schwanenstadt und auf der Nord-Süd-Achse der Semmering Pilotstollen durch die HL-AG weitergebaut.

Die entsprechenden Detail-Projekte der ÖBB liegen als Beilage 1 bei.

Zu Frage 2:

Welche konkreten Bahnbauprojekte werden im Jahre 1996 neu begonnen und aus ASFINAG-, OBB und SCHIG-Mitteln in jeweils welchem Umfang finanziert. ?'

Die Projekte Loosdorf, Sading-Ybbs und Haag-St. Valentin - im Rahmen des Ausbaues der Donauachse - werden von der HL-AG 1996 begonnen.

Neu begonnen werden 1996 von den OBB Vorhaben und Teilverhaben in Gesamthöhe von rd. 3,3 Mrd öS. Die entsprechenden Detail-Projekte der OBB liegen als Beilage 2 bei.

Zu Frage 3:

«In jeweils welchem Umfang wurden in den Jahren seit Gründung der HL-AG, ASFINAG- und OBB-Mittel für jeweils welche Bahnbauprojekte investiert ?

Seit der Gründung der HL-AG 1989 wurden von der Gesellschaft bis incl. 1995 rund 7,9 Mrd öS auf der Brenner-, Donau- und Pantebbana-Achse investiert (Beilage 3).

Seit Gründung der HL-AG im Jahre 1989 wurden von den ÖBB ein Nettoinvestitionsvolumen von insgesamt rd 72,2 Mrd öS bis 1995 verbaut. Aus ASFINAG-Mitteln wurden davon rd. 12,5 Mrd öS aufgebracht. Die Investitionsschwerpunkte waren die Streckenbauten St. Pölten - Attnang-Puchheim, Schoberpaß - Ennstal, Knoten Obersteiermark, Pyhrnstrecke, Wels-Passau, Tauernachse, Kufstein-Brenner, Pottendorferlinie, Wien Süd - Nickelsdorf - Staatsgrenze, Arlbergbahn sowie Bahnhofsverbesserungen, Maßnahmen in Terminals, Verteilerzentren und BEX-Knoten, Einführung von Informationssystemen und Bahnhofsumbauten im Bereich Gloggnitz - Mürzzuschlag.

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß derzeit eine provisorische Prioritätenreihung der Bahnbauprojekte erarbeitet werden soll-, wenn ja, wer soll diese Arbeit bis wann, in weichem Umfang und zu

welchem Preis durchführen und warum scheint diese Studie nicht in der Anfragebeantwortung 111/AB Ihres Hauses auf ?

Eine Studie über die Evaluierung von Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur ist in Ausarbeitung. Sie beinhaltet auch eine Dringlichkeitsreihung der Projekte unter verschiedenen Gesichtspunkten. Die Arbeiten werden vom Büro Ernst Balser & Partner AG über Auftrag der ÖBB und des Bundesministeriums für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchgeführt. Ergebnisse sind im Sommer 1996 zu erwarten.

Zu Frage 5:

«Wie begründen Sie, daß die Bahninfrastrukturgesellschaften ihre Investitionen bereits zu einem Zeitpunkt beschließen bzw. beschlossen haben, da noch keinerlei Ergebnisse dieser Studie vorliegen?

Den Investitionsbeschlüssen gingen HL-Verordnungen der Bundesregierung, Übertragungsverordnungen gern. HL-Gesetz und Brenner-Eisenbahn-Gesetz, verkehrspolitische Richtlinien gern. Bundesbahngesetz und Baugenehmigungen voran.

Auch bisher haben die OBB und die HL-AG multikriterielle Analysen zur Reihung der finanziierenden Infrastrukturvorhaben in Anwendung gebracht.

In den ASFINAG-Novellen 1989-1991 wurde die Finanzierung konkreter Bauabschnitte von Hochleistungsstrecken durch den Nationalrat beschlossen.

Es wird auch in Zukunft immer wieder neue Priorisierungsstudien geben (müssen), sodaß ein Zuwarten darauf ein unendlicher Prozeß wäre.

Die genannte Studie evaluiert künftige Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur. Die in Ausführung befindlichen Investitionsvorhaben wurden im Rahmen der bisher gültigen Schwerpunkte beschlossen. Diese sind z.B.-

- Einhaltung abgeschlossener Verträge und Obereinkommen
- Beseitigung bestehender Kapazitätsengpässe im Schienennetz
- Rationalisierungsvorhaben (z.B. Zugleitbetrieb, Fernbedienstrecken), die zur kostengünstigeren Betriebsausführung dienen
- Beseitigung von Dauer-Langsamfahrstellen
- Ersatz veralteter Anlagen (z.B. sind noch Sicherungsanlagen aus dem Jahre 1930 im Einsatz)

Zu Frage 6:

Wie begründen Sie, daß die Bahninfrastrukturgesellschaften Investitionen bereits zu einem Zeitpunkt beschlossen haben, da noch keinerlei rechtliche Grundlage für die Finanzierung vorlag?

Auch vor dem SchiG lagen für die bis dahin getätigten Investitionen Rechtsgrundlagen vor.

Zu Frage 7:

Welche Projekte wurden im einzelnen im Rahmen dieser Untersuchung zur Prioritätenreihung vorgelegt, welche als unabdingbar festgeschrieben, welche aus welchen sonstigen Gründen aus dieser Bewertung ausgeklammert?

Als indisponibel wurden jene Abschnitte gestellt, für die die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bereits vorlag, kurz bevorsteht oder eine Bauübertragung ausgesprochen wurde. Bewertet werden Projekte, die noch nicht begonnen wurden und für die auch keine Verträge oder verkehrspolitischen Festiegungen vorliegen.

Zu Frage 8:

Ist vorgesehen, Mittel aus dem SCHIG auch für Nahverkehrsprojekte zu nutzen?

Ja.

Zu Frage 9:

'Besteht die Absicht, SCHIG-Mittel für den geplanten Ausbau der Strecke Salzburg-Freilassing einzusetzen bzw. wie soll dieses wichtige Projekt ansonsten finanziert werden?'

Das Nahverkehrs-Projekt ist derzeit nicht in den Plänen enthalten, da ein Nahverkehrsfinanzierungsübereinkommen mit dem Land Salzburg noch ausständig ist.

Zu Frage 10:

'Wann werden Sie das geplante Nahverkehrsfinanzierungsgesetz vorlegen?"

Dann, wenn ein konsensfähiger Ministerratsvortrag vorliegt.

Beilagen

BEILAGEN (TABELLEN) NICHT GESCANNT !!!