



Hubert Gorbach
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon +43 (1) 711 62-8000
 Telefax +43 (1) 713 78 76
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

GZ. 11500/40-CS3/03 DVR 0000175

Der Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

XXII. GP-NR

1046/AB

2004 -01- 07

Parlament
 1017 Wien

zu 1031/J

Wien, 7. Jänner 2004

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1031/J-NR/2003 betreffend „Konjunkturpaket III“ der Bundesregierung, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 5. November 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen

Angaben von Infrastrukturinvestitionen lassen sehr unterschiedliche Interpretationsmöglichkeiten zu:

- Erstens hängen die Werte davon ab, ob Anfangs- und Endjahr der angegebenen Periode eingeschlossen sind oder nicht.
- Zweitens laufen Projekte in der Regel über mehrere Jahre. Dabei treten Bautätigkeit und Mittelabflüsse zeitlich versetzt auf und die Aufteilung der Gesamtbeträge auf Jahresraten ist mit erheblichen Unschärfen behaftet.
- Drittens ergeben sich besonders unterschiedliche Beträge je nachdem, ob lediglich Neu- oder auch Erhaltungsinvestitionen gemeint sind und ob nur die reinen Baukosten, die Gesamtinvestitionskosten einschließlich Grunderwerb - ohne oder mit Valorisierung - oder auch Finanzierungskosten eingerechnet sind.
- Und letztlich bedingen unsere Bemühungen, über die Ansätze des GVP-Ö hinaus zusätzliche Mittel für den Ausbau der Infrastruktur über PPP-Modelle und unter Zuhilfenahme von EU-Förderungen zu mobilisieren - vor allem im Hinblick auf die kommende EU-Erweiterung sowie zur vorgezogenen Umsetzung prioritärer TEN-Projekte, wie etwa des Brenner-Basistunnels - weitere Veränderungen im Zahlengerüst.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zeigen erhebliche Beschäftigungseffekte, die der Größenordnung nach mit ca. 20.000 Mannjahren je 1 Mrd. € anzusetzen sind. Diese betreffen natürlich nicht nur unmittelbar die Baustellen vor Ort, sondern auch die Baumaschinenindustrie sowie das Baunebengewerbe. Gerade dieser letztere Anteil kommt besonders der regionalen Wirtschaft zugute.

Noch wichtiger sind uns aber die nachhaltigen Beschäftigungseffekte, die eine erhöhte Standortgunst bewirkt, indem ein entsprechend ausgebautes Verkehrsnetz auf Dauer Erreichbarkeiten verbessert und folglich Marktzugang und Kommunikation erleichtert.

GZ. 11500/40-CS3/03



Ich gebe Ihnen im weiteren die auf der Grundlage des Generalverkehrsplans aus heutiger Sicht geplanten Investitionen ohne Valorisierung und ohne Finanzierungskosten bekannt, wobei ich mir erlaube, **die Fragen 1 - 9**

Zusätzlich zu welchen Infrastrukturinvestitionen werden die von Bundeskanzler Schüssel angekündigten „zusätzlichen“ insgesamt 32 Mrd Euro bis 2010 aufgebracht?

Wie werden diese „zusätzlichen“ Mittel aufgebracht werden, handelt es sich insbesondere um a) zusätzliche Budgetmittel des Bundes, b) zusätzliche Schulden des Bundes, c) zusätzliche Schulden Dritter, für die der Bund haftet, oder d) um sonstige zusätzliche Schulden Dritter?

Welche Summen a) für Straßen, b) für Schienen werden zusätzlich zu bereits fixierten Budgets oder über bereits getätigte Ankündigungen hinaus vom Bund bereitgestellt?

Welcher Anteil dieser zusätzlichen Mittel wird ins Bundesland Kärnten fließen?

Welche zusätzlichen Projekte bei a) Straße, b) Schiene werden mit diesen zusätzlichen Mitteln umgesetzt?

Welche Projekte bei a) Straße, b) Schiene werden mit diesen zusätzlichen Mitteln vorgezogen umgesetzt?

Wie sollen die von Bundeskanzler Schüssel angekündigten zusätzlichen Mittel für Straße und Schiene für die Jahre 1999 bis 2002 rückwirkend zum Tragen kommen?

Ist angesichts der von Bundeskanzler Schüssel genannten Mittelverteilung von 56,3% Straße zu 43,7% Schiene die Aussage „2/3 Schiene, 1/3 Straße“ zum GVP noch haltbar?

Wie erklären Sie, dass der Generalverkehrsplan mit seinen bekannten Investitionssummen „exakt umgesetzt“ werden soll, wenn zugleich sowohl Sie selbst als auch der Bundeskanzler gänzlich andere Summen als die im GVP fixierten nennen?

in einem zu beantworten:

Grundsätzlich sind alle Investitionen, die nicht im Paket 0 des GVP-Ö enthalten sind, zusätzliche Investitionen aufgrund des GVP-Ö. Für die Finanzierung des Schienenausbaus im Paket 1a wurde der SchIG-Rahmen um 5,6 Mrd. € aufgestockt, für den weiteren Ausbau wurde im Rahmen des neuen ÖBB-Strukturgesetzes vorgesorgt. Für die Finanzierung des Straßenausbaus gemäß Paket 1 in der Höhe von 4,7 Mrd.€ wird zusätzlich zu den bestehenden Sondermautstrecken und der PKW-Vignette eine fahrleistungsabhängige LKW-Maut eingeführt.

Der GVP-Ö sieht Investitionen in das Schienennetz vor, die bis einschließlich 2006 jährlich annähernd 1,2 Mrd. €, weiter bis 2010 jährlich rund 1 Mrd.€ betragen. Mit dem Paket 1b soll die Höhe von 1,2 Mrd. € pro Jahr gehalten werden. In den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes sollen auf dieser Grundlage bis einschließlich 2006 jeweils 0,6 Mrd. €, in den Folgejahren jeweils 0,5 Mrd. € investiert werden. Hinzu kommen jährlich mehr als 0,5 Mrd. € für die "verländerten" Bundesstraßen.

GZ. 11500/40-CS3/03



Abweichend von den Vorgaben des GVP-Ö wird vor allem der Bau der fehlenden Straßenverbindungen mit den Beitrittsländern beschleunigt, sodass für das hochrangige Netz von tatsächlichen Investitionsraten der ASFINAG in der Höhe von 1,0 Mrd. € auszugehen ist. Weiters sind Bemühungen im Gange, im Rahmen des Quickstart-Programms den Schienenausbau mit unseren östlichen Nachbarländern über die Ansätze des GVP-Ö hinaus zu forcieren und mit dem Bau des Brenner-Basistunnels bereits 2005 zu beginnen. Voraussetzung dafür sind entsprechende Zuschüsse der EU sowie die Beteiligung von Privatkapital im Rahmen von PPP-Modellen.

Von den genannten Investitionsraten entfallen auf Kärnten jährlich ca. 100 - 150 Mio. € für den Ausbau des Schienennetzes und ca. 60 - 80 Mio. € für den Straßenbau, einschließlich der "verländerten" Bundesstraßen.

Im Bereich der Straße werden einige der im GVP-Ö verankerten Vorhaben früher und schneller realisiert. Beschleunigte Planung und Genehmigung ermöglichen einen vorgezogenen Baubeginn, was gleichsam rückwirkend einem früheren Projektstart entspricht.

Auch auf der Schiene handelt es sich im Wesentlichen um Vorziehungen. Herausragendes Beispiel ist - wie schon erwähnt - der Brenner-Basistunnel, dessen Realisierung der GVP-Ö "nach 2021" vorsieht, während nun der Baubeginn definitiv mit 2005 fixiert wurde.

Abweichungen gegenüber dem GVP-Ö betreffen also vor allem die Zeitschiene. Daher kann es zeitlich - und auch räumlich - beschränkt, zu Verschiebungen im Aufteilungsschlüssel Straße - Schiene kommen. Unabhängig davon gilt im Gesamtnetz langfristig aber die Aufteilung 1/3 Straße zu 2/3 Schiene.

Fragen 10 und 11:

Werden die im GVP enthaltenen Projekte womöglich zu wesentlich höheren Kosten als dort angegeben umgesetzt, und wenn ja, was sind im einzelnen die Ursachen hierfür?

Welche Kostensteigerungen bei welchen Projekten des GVP im Vergleich zu den im GVP festgehaltenen Summen sind Ihnen bekannt?

Antwort:

Die Kostenangaben der im GVP enthaltenen Eisenbahninfrastrukturvorhaben beziehen sich auf die Preisbasis 1. Jänner 2002 und enthalten bei den ÖBB-Vorhaben keine aktivierbaren Eigenleistungen.

Unter diesem Gesichtspunkt ist es nachvollziehbar, dass die Gesamtkosten der einzelnen Vorhaben einschließlich der jeweils aktivierbaren Eigenleistungen und einschließlich der insbesondere bei mehrjährigen Vorhaben auftretenden Preisgleitungseffekte in der Regel über den im GVP enthaltenen Kostenangaben liegen. Im Übrigen ist keine Tendenz erkennbar, dass die im GVP enthaltenen Schienenprojekte wesentliche Kostenüberschreitungen aufweisen werden.

Fragen 12 bis 15:

Welche Infrastrukturinvestitionen des Bundes bei Straße und Schiene im einzelnen (bitte detailliert nach Projekt und dafür aufgewendeter Summe aufschlüsseln) wurden im Jahr 1999 getätigt?

GZ. 11500/40-CS3/03



Welche Infrastrukturinvestitionen des Bundes bei Straße und Schiene im einzelnen (bitte detailliert nach Projekt und dafür aufgewendeter Summe sowie jahresweise aufschlüsseln) wurden in den Jahren 2000 bis 2003 getätigt?

Welche Infrastrukturinvestitionen des Bundes bei Straße und Schiene im einzelnen (bitte detailliert nach Projekt und dafür aufgewendeter Summe sowie jahresweise aufschlüsseln) sollen in den Jahren 2004 bis 2010 getätigt werden?

Welche Infrastrukturinvestitionen des Bundes bei Straße und Schiene im einzelnen (bitte detailliert nach Projekt und dafür aufgewendeter Summe aufschlüsseln) sind zusätzlich im Jahr 2011 vorgesehen?

Antwort:

Im Hinblick darauf, dass den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (ÖBB, HL-AG, BEG) eine Vielzahl von Vorhaben durch Übertragungsverordnungen zur Planung und zur Durchführung übertragen wurden bzw. noch werden, würde eine taxative Behandlung sämtlicher Vorhaben den Rahmen der Anfragebeantwortung erheblich übersteigen.

Die Gesamtinvestitionssummen für die Jahre 1999 bis einschließlich 2011, welche sich aus den Vorhaben der ausfinanzierten Pakete 0 und 1a des GVP auf Preisbasis 1. Jänner 2002 ergeben und keine aktivierbaren Eigenleistungen enthalten, können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden, wobei die Werte für die Jahre 1999 bis 2002 bereits die tatsächlich verbrauchten Mittel und die Werte für die Jahre 2003 bis 2011 den geschätzten jährlichen Mittelbedarf darstellen (Werte in Mio. €).

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
866	907	869	1.010	1.320	1.760	1.890	1.700	1.150	920	700	460	300

Im Falle einer zusätzlichen Mittelbereitstellung für das Paket 1b des GVP-Ö und einer den derzeitigen Planungen entsprechenden Umsetzung der einzelnen Vorhaben des Pakets 1b würde der jährliche Mittelverbrauch in den Jahren 2004 bis 2011 relativ gleich bleibend zwischen 1.700 Mio. € und 1.900 Mio. € liegen.

Die jährlichen Investitionsraten (in Mio. €) für hochrangige Straßen (Bundesstraßen A + S) für die Jahre 1999 - 2006 sind nachfolgend angeführt. Die Finanzierung dieser Vorhaben erfolgt nicht aus dem Bundesbudget, sondern über die ASFINAG. Dabei handelt es sich bei den Beträgen in den Jahren 1999 bis 2002 um Ist-Werte und bei den Beträgen im Jahr 2003 um Erwartungs-Werte. Die Zahlen für die Jahre bis 2006 wurden seitens des BMVIT für den Konjunkturgipfel mit dem BMF abgestimmt, die darüber hinausgehenden Zahlen bis 2011 ergeben sich aus dem GVP-Ö.

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
225	286	403	526	670	773	880	790

In den Beträgen ist das bis zum 1. April 2002 im Rahmen der Auftragsverwaltung von den Bundesländern betreute und nunmehr an die Bundesländer übertragene Netz der Bundesstraßen B nicht enthalten.

GZ. 11500/40-CS3/03



Eine vollkommene Auflistung aller Vorhaben im einzelnen würde den Rahmen einer parlamentarischen Anfrage bei weitem sprengen, da die Auflistung aller Projekte mehrere hundert Seiten in Anspruch nehmen würde.

Gründe für Kostensteigerungen von Straßenprojekten gegenüber dem GVP-Ö sind Forderungen nach zusätzlichen Umweltschutzmaßnahmen (die vor allem im verbauten Gebiet durch die Anordnung von Tunneln sehr teuer werden können), Maßnahmen zur Anhebung der Verkehrs- und Betriebssicherheit (z.B. neue EU-Richtlinie betreffend Tunnelsicherheit) und Kapazitätserweiterungen, die u.a. auch auf die unmittelbar bevorstehende EU-Erweiterung zurückzuführen sind.

Außerdem ist generell darauf hinzuweisen, dass die Projektkosten durch die im Zuge des Planungsprozesses immer weiter in die Tiefe gehenden Untersuchungen eine zunehmende Genauigkeit aufweisen.

Frage 16:

Ist es zutreffend, dass ein wesentlicher Teil der für das Schienennetz (ob nun als zusätzlich oder nicht) angekündigten Mittel nach den Absichten der Regierung im „Bundesbahnstrukturgesetz 2003“ nicht vom Bund, sondern von den ÖBB aufzubringen sein wird, und wenn ja, wie hoch wird dieser sein?

Antwort:

Die zukünftige Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur soll sowohl durch direkte Zuschüsse aus dem Budget als auch durch eine Haftungsübernahme des Bundes für Kredite der ÖBB-Bau AG möglich sein. Im BBStr-G stehen eben beide Möglichkeiten zugleich offen: Der Bund kann Eisenbahninfrastrukturausbauten gemäß § 43 Abs. 2 fördern, dies wird im Budget durch den Beschluss des Nationalrates entschieden, und die ÖBB-Bau AG kann mit Haftung des Bundes gemäß § 47 Fremdmittel aufnehmen, um die Schieneninfrastruktur entsprechend dem Rahmenplan auszubauen. Es werden im BBStr-G die Vorteile beider Varianten miteinander verknüpft.

Frage 17:

Wann wird die Güterzugumfahrung St. Pölten/Stufe 2 (im GVP mit einer Summe von 268,9 Mio Euro im fraglichen Zeitraum enthalten) umgesetzt?

Antwort:

Untersuchungen und Studien haben ergeben, dass der Mittelteil der Güterzugumfahrung St. Pölten (Stufe 2 des Vorhabens) erst zu einem späteren Zeitpunkt in betrieblicher Hinsicht erforderlich ist, sofern die Gleisanlagen des Bahnhofes St. Pölten und des östlichen und westlichen Einfahrtsbereiches zu einem früheren Zeitpunkt um- und ausgebaut werden. Unter diesem Gesichtspunkt sollen die durch eine Rückstellung der Stufe 2 der GZU St. Pölten frei werdenden Mittel teilweise für den vorgezogenen Um- und Ausbau des Bahnhofes St. Pölten verwendet werden. Eine diesbezügliche Übertragungsverordnung ist derzeit in Vorbereitung.

Frage 18:

Wann wird die Schweizergartenschleife (im GVP mit einer Summe von 181,7 Mio Euro im fraglichen Zeitraum enthalten) umgesetzt?

GZ. 11500/40-CS3/03

**Antwort:**

Der Bund und das Land Wien haben sich kürzlich in einer gemeinsamen Absichtserklärung dazu bekannt, das Vorhaben „Bahnhof Wien“ ehestmöglich in Angriff zu nehmen und hierfür die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen. Im Falle einer Realisierung des Vorhabens „Bahnhof Wien“ könnte auch die ursprünglich vorgesehene sogenannte Schweizergartenschleife entfallen. Die Realisierung der Schweizergartenschleife ist daher von einer endgültigen Entscheidung hinsichtlich des Bahnhofes Wien abhängig.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'Karl', written over the text 'Mit freundlichen Grüßen'.