

**2726/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 11.05.2005**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0013-I/CS3/2005    DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 11. Mai 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2763/J-NR/2005 betreffend viergleisiger Ausbau Ybbs - Amstetten, die die Abgeordneten Gabriele Binder und GenossInnen am 11. März 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg möchte ich grundsätzlich feststellen, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 und in dessen Weiterentwicklung mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 in die wirtschaftliche Unabhängigkeit und Eigenverantwortung entlassen worden ist.

Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 und des Aktiengesetzes obliegen daher Maßnahmen des Absatzbereiches ausschließlich den Entscheidungen des Managements der ÖBB.

### **Zu den Fragen 19 bis 21**

Wie viele Züge fahren pro Tag im Jahresdurchschnitt zwischen Ybbs und Amstetten derzeit bzw. wie viele sind für das Jahr 2010 prognostiziert?

Wie viele Züge fahren pro Tag im Jahresdurchschnitt über die steirisch-kärntner Grenze bzw. wie viele sind für das Jahr 2010 prognostiziert?

Wie viele Züge fahren pro Tag im Jahresdurchschnitt über den Brenner-Grenzübergang derzeit bzw. wie viele sind für das Jahr 2010 prognostiziert?

darf ich anmerken, dass gemäß Art. 52 Abs.1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 der Nationalrat befugt ist, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen.

Art. 52 Abs. 2 B-VG sieht vor, dass sich das Fragerecht des Parlaments hinsichtlich ausgegliederter Rechtsträger nur auf die Rechte des Bundes (z.B. Anteilsrechte in der Hauptversammlung einer AG) und auf die Ingerenzmöglichkeiten des Bundes bezieht, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe juristischer Personen, die von den Eigentümern bestellt wurden.

Das Bundesbahn-StrukturG 2003 verweist dem Sinne nach ohne Einschränkungen oder Sonderregelungen auf das Aktienrecht. Demgemäß darf durch den Bundesminister gar kein Einfluss auf die operative Geschäftsführung genommen werden. Sogar die nur mehr rudimentären Weisungsmöglichkeiten gemäß § 12 BBG 1992 wurden durch das Bundesbahn-StrukturG außer Kraft gesetzt, d.h. auch in Katastrophenfällen kein Weisungsrecht des Bundes, welches auch nie gegenüber Straßenverkehrs-, Luftverkehrs- oder Schifffahrtsunternehmen bestanden hat.

Das bedeutet, dass die Fragen 19 bis 21 hinsichtlich der Angaben über Zugsfrequenzen auf den besagten Strecken nicht vom Interpellationsrecht umfasst sind, da sie sich ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen beziehen. Sie wären daher auch von diesen zu beantworten.

**Fragen 1 bis 4:**

Ist Ihnen diese IHS-Studie, welche die HL-AG auf ihrer Homepage veröffentlicht hat, bekannt?

Teilen Sie die Meinung der Autoren, wonach Infrastrukturinvestitionen zu wesentlichen volkswirtschaftlichen Verbesserungen beitragen?

Wie bewerten Sie die verkehrspolitische Bedeutung des viergleisigen Lückenschlusses der Westbahn zwischen Ybbs und Amstetten?

Wie bewerten Sie die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Ausbaues?

**Antwort:**

Ja, die Studie ist mir bekannt.

Zudem ist es in diesem Zusammenhang auch unbestritten, dass Infrastrukturinvestitionen, und so auch dieser Ausbau, einen positiven volkswirtschaftlichen und verkehrspolitisch wichtigen Beitrag liefern. Der von Ihnen angesprochene viergleisige Lückenschluss der Westbahn hat daher in den Generalverkehrsplan Eingang gefunden und wurde auch hinsichtlich seiner Realisierung und Finanzierbarkeit mit entsprechender Priorität versehen. Prinzipiell ist zum Generalverkehrsplan und seiner Projektreihung jedoch anzumerken, dass es sich dabei um eine rollierende Planung handelt und die jeweiligen Festschreibungen aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen bzw. Finanzierungsmöglichkeiten durchwegs verändert werden. Wie der von Ihnen zitierten Tabelle zu entnehmen ist, handelt es sich bei dem Investitionsprojekt Ybbs-Amstetten um jenen Abschnitt, mit dem absolut gesehen zwar eine durchwegs beachtliche Rendite erzielbar ist, im Vergleich zu den darüberhinaus angeführten Projekten jedoch die geringste positive fiskalische Rentabilität ausweist. Unter Berücksichtigung budgetärer Finanzierungsmöglichkeiten ist somit eine Revision der im Generalverkehrsplan festgeschriebenen Prioritäten wie beispielsweise hinsichtlich des Realisierungszeitpunktes nicht ausschließbar.

**Fragen 5 bis 7 und 11 bis 16:**

Stimmt es, dass mit dem Ausbau Ybbs - Amstetten erst im Jahre 2012 statt 2007 begonnen wird?

Ist diese Verschiebung des Ausbaubeginnes auf Antrag der ÖBB (Entwurf des 6-jährigen Rahmenplanes) erfolgt oder ist diese Verschiebung auf Wunsch des Verkehrsministers, der den Rahmenplan zur Genehmigung erhalten hat, durchgeführt worden?

Wenn ja - was sind die Gründe für diese Entscheidung?

Werden Sie die gesetzlichen Möglichkeiten nützen und sich dafür einsetzen, dass der viergleisige Ausbau Ybbs - Amstetten wie geplant im Jahre 2007 beginnen kann?

Wenn ja - wann ist mit diesem Beschluss Ihrerseits zu rechnen?

Wenn nein - warum nicht?

**Antwort:**

Auf Grund der bestehenden Kapazitäten zwischen Ybbs und Amstetten ist ein viergleisiger Ausbau derzeit nicht erforderlich und es können daher die Mittel für andere wichtige Vorhaben eingesetzt werden. Sofern die Verkehrsentwicklung einen früheren Bedarf zur Realisierung erkennen lässt, wird das Vorhaben im Zuge der rollierenden Fortschreibung des Rahmenplanes Berücksichtigung finden.

**Frage 8:**

Wie groß sind die Gesamtkapazitäten (in Zügen pro Tag) auf den Nachbarabschnitten östlich von Ybbs und westlich von Amstetten?

**Antwort:**

Die Kapazität einer Strecke richtet sich ganz wesentlich nach dem Mischungsverhältnis der verkehrenden Züge, d.h. von schnell fahrenden Personenzügen und langsam fahrenden Güterzügen. Bei einem ausgewogenen Verhältnis kann daher auf einer zweigleisigen Strecke, so wie im Abschnitt Ybbs - Amstetten, von etwa 240 Zügen pro Tag ausgegangen werden.

**Frage 9:**

Stimmt es, dass die Neu- bzw. Ausbaustrecken östlich von Ybbs und westlich von Amstetten Geschwindigkeiten von 200 km/h und darüber zulassen?

**Antwort:**

Der Streckenbau lässt derzeit westlich von Amstetten und östlich von Ybbs Geschwindigkeiten bis 200 km/h zu.

**Frage 10:**

Welche Geschwindigkeiten sind zwischen Ybbs und Amstetten derzeit möglich?

**Antwort:**

Zwischen Ybbs und Amstetten ist derzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h möglich.

**Frage 17:**

Mit welchen Kosten ist die Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt derzeit geplant?

**Antwort:**

Auf Grund des derzeit noch geringen Kenntnisstandes betreffend die geologischen Bedingungen, sind Kostenschätzungen für derartige Projekte immer problematisch. Daher geht man in der Regel von einem Mittelwert aus, der durchschnittliche Risiken berücksichtigt.

Aus kaufmännischer Sorgfalt habe ich mir angewöhnt, nicht mit diesem Mittelwert, sondern mit einem entsprechend erhöhtem Wert, der zusätzliche Risiken berücksichtigt zu operieren.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass jede Kostenangabe auf einer bestimmten Preisbasis beruht, weshalb Projekte schon auf Grund der Inflationseffekte sukzessive nominell teurer werden.

Unter diesen Prämissen ist davon auszugehen, dass die Koralmbahn nach derzeitigem Preisstand ca. 4 Mrd. € kosten wird.

**Frage 18:**

Mit welchen Kosten ist der Brennerbasistunnel derzeit geplant?

**Antwort:**

Grundsätzlich gilt auch für den Brennerbasistunnel das zur Koralmbahn ausgeführte.

Weiters ist jedoch zu berücksichtigen, dass beim Brennerbasistunnel je nach Finanzierungsform Finanzierungskosten auflaufen, die erhebliche Bandbreiten aufweisen können.

Die bisherigen Angaben zum Brennerbasistunnel bezogen sich vor allem auf die tatsächlichen reinen Baukosten. Unter Berücksichtigung der Gleitungseffekte (Inflation) ergeben sich je nach Inflationsrate nominell entsprechend höhere Kosten, wenn man die tatsächlichen Fließwerte betrachtet. Aus derzeitiger Sicht ist daher mit Baukosten in der Höhe von etwa 6 Mrd. € zu rechnen.

Mit freundlichen Grüßen