

**2389/J XXII. GP**

**Eingelangt am 09.12.2004**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **Anfrage**

der Nationalräte Heinzl und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Infrastruktur und Technologie

bezüglich volkswirtschaftlicher Mehrkosten durch den Zick-Zack-Kurs der Infrastrukturminister seit dem Jahr 2000 bei der Errichtung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecke im Bereich St. Pölten

Mit den drei Übertragungsverordnungen BGBI. 405/1989, BGBI. 107/1990 und BGBI. 535/1993 erging die Planung des Hochleistungsverkehrs im Raum St. Pölten. Die beiden Knoten Wagram und Rohr sowie die beiden dazwischen liegenden Streckenabschnitte (einerseits durch St. Pölten und Prinzersdorf und andererseits längs der A1 über Pummersdorf und Haindorf) bilden zusammen die mehrgleisige Westbahn zwischen Wagram und Rohr.

Der Abschnitt St. Pölten Prinzersdorf wurde ebenfalls bereits mit BGBI. 405/1989 zum Bau übertragen. Nachdem im Mai 1996 die Bundesregierung (der auch die ÖVP angehört hat) beschlossen hat, dass die Übertragung des Abschnittes Linienverbesserung Sierning und der Strecke Knoten Wagram - Knoten Rohr an die HL-AG zum Bau im gesamtwirtschaftlichen Interesse gelegen ist, erfolgte noch im selben Jahr mit dem BGBI. 450/1996 die Übertragung des Baues dieser Abschnitte an die HL-AG, sodass mit Ausnahme des Bahnhofes St. Pölten die gesamte Hochleistungsstrecke im Raum St. Pölten zum Bau übertragen war. Der äußerst komplizierte Umbau des Bahnhofes St. Pölten sollte gemäß den ursprünglichen Planungen dann erfolgen, wenn ein Teil des Verkehrs (der transitorische Güterverkehr) bereits über die Umfahrungsstrecke abgewickelt werden konnte, wodurch die Umbauarbeiten im Bahnhof St. Pölten unter geringerer Verkehrsbelastung abgewickelt hätten werden können.

Die 1995 von der HL-AG abgegebene Umweltverträglichkeitserklärung für die Güterzugumfahrung St. Pölten führte 1997 zur ersten positiven Umweltverträglichkeitsprüfung einer Eisenbahnstrecke nach dem österreichischen UVP-Gesetz; mit der 382. Verordnung des Verkehrsministers vom 10.12.1997 wurde der Trassenverlauf der Güterzugumfahrung St. Pölten bestimmt. Dabei wurde auch von gemeinsamen Lärmschutzeinrichtungen für die A1 und die GZU ausgegangen.

Die Vorschreibungen der eisenbahnrechtlichen Baubescheide für den Ausbau der Bestandsstrecke zwischen St. Pölten und dem Knoten Rohr sind überdies von der Prämisse ausgegangen, dass ein Teil des Verkehrs über die GZU abgewickelt wird.

Mit dem Regierungswechsel 2000 hat für dieses Projekt ein unverantwortlicher Zick-Zack-Kurs begonnen:

Mit Ministerweisung vom April 2000 hat Bundesminister Schmid die HL-AG unter Bezugnahme auf die GZU St. Pölten ersucht,

- ab sofort keine finanzwirksamen Maßnahmen zu setzen,
- dies - was verbindlich abgeschlossene Verträge betrifft - nach einigen Tagen widerrufen
- und - was die gesamten Grundeinlösen und die Errichtung von Teilen der Knotenbauwerke sowie der Osteinfahrt von St. Pölten betrifft - nach zwei Monaten widerrufen;

Er hat diesbezüglich (auf Anfrage der Abgeordneten Kurzbauer und Kollegen) auch das Parlament informiert.

Mit BGBl. II 306/2001 wurde die Bauübertragung der GZU und der Strecke St. Pölten - Prinzersdorf von Bundesministerin Forstinger auf eine sogenannte „1. Stufe“ zurückgenommen und der Kostenrahmen entsprechend reduziert. Der Kostenrahmen für "Knoten Rohr - Knoten Wagram (Güterzugumfahrung St. Pölten)" wurde um 250 Mio. EURO (das war der Kostenanteil des Streckenteiles der Güterzugumfahrung St. Pölten) in der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Forstinger gekürzt.

Nach Kürzung der Mittel 2001 hat Bundesministerin Forstinger im Jänner 2002 im neu vorgestellten sogenannten Generalverkehrsplan die Priorität für die fehlenden Teile der GZU mit la festgelegt und die Weisungen ihres Amtsvorgängers als gegenstandslos erklärt. Am 8. März 2002 beschloss der Ministerrat unter anderem für den „gebotenen Lückenschluß im Zuge des Ausbaues der viergleisigen Westbahn“ insgesamt eine SCHIG-Rahmenaufstockung um ca. 5,6 Mrd. EURO auf insgesamt ca. 16 Mrd. EURO. Die Lücke zwischen Wagram und Rohr wurde allerdings nicht zum Bau übertragen.

Im Oktober 2002 hat Bundesminister Reichhold mit BGBl. II 411/2002 die Strecke Wien - St. Pölten zum Bau übertragen. Mit BGBl. II 75/2004 wurde letztendlich der Bahnhof St. Pölten der HL-AG zum Bau übertragen. Die bereits für den Bau des Bahnhofes sinnvolle Verkehrsentlastung durch die GZU-Strecke wurde weiter aufgeschoben. Das Projekt Bahnhof St. Pölten und die Osteinfahrt St. Pölten erfahren unnötige Verteuerungen durch diese Verzögerungen.

Der gemeinsame Lärmschutz GZU und Autobahn konnte ebenfalls nicht verwirklicht werden und wurde durch ein zusätzliches Lärmschutzprojekt der A1 vorerst teilweise ersetzt.

Die eigens für die GZU erhöhten und verbreiterten Straßenbrücken über die A1 verursachen einen verlorenen Bauzinsenaufwand.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

#### Anfrage

1. Wie hoch lagen 2000 die Schätzkosten für den gesamten Umbau des Bahnhofes St. Pölten?
2. Wie hoch liegen die Schätzkosten für den gesamten Umbau des Bahnhofes St. Pölten jetzt?
3. Wie hoch lagen die Kosten des gemeinsamen Lärmschutzprojektes für A1 und GZU Anfang 2000?
4. Wie hoch sind die bisherigen Kosten des Lärmschutzprojektes an der A1 seit 2000 in diesem Abschnitt?
5. Wie hoch sind die Schätzkosten für die weiteren Lärmschutzmaßnahmen an der A1 in diesem Abschnitt?
6. Wie hoch sind die Schätzkosten für den künftigen Lärmschutz an der GZU in diesem ursprünglich gemeinsam geplanten Lärmschutzprojekt?
7. Wie hoch waren die Kosten für die Anhebung und Verbreiterung der Straßenbrücken über die A1 und die geplante GZU?
8. Wie hoch sind die bisher angelaufenen Bauzinsen für die Anhebungen und Verbreiterungen der Straßenbrücken über die A1 und die geplante GZU?
9. Gibt es Untersuchungen bei der HL-AG (durch die HL-AG erstellt oder durch die HL-AG oder Dritte beauftragt)
  - a. über die Mehrkosten bei der Errichtung des Bahnhofes St. Pölten und der Einfahrtsbereiche im Osten und Westen, wenn der Bau erfolgen muss ohne Entlastung des Güterverkehrs durch eine funktionierende GZU?
  - b. über die betrieblichen Vorteile der GZU?
  - c. über die Umweltvorteile der GZU?
  - d. über die volkswirtschaftlichen Effekte der Investitionen in die GZU auf den Staatshaushalt der nächsten 10 Jahre, auf die Beschäftigung der nächsten 10 Jahre auf das BIP der nächsten 10 Jahre?

Wenn es solche Untersuchungen gibt:

9.1 Wann und von wem wurden diese Untersuchungen vorgenommen?

9.2 Welche Ergebnisse hatten diese Untersuchungen?

- 10 Wann wird der Bau der GZU St. Pölten fortgesetzt werden?
- 11 Was steht über den Großraum St. Pölten (zwischen Perschling in NO, Böheimkirchen im O, Wilhelmsburg im S, Obergrafendorf in SW, Rohr im W und Herzogenburg im N) im gem. Bundesbahnstrukturgesetz bis Sommer 2004 zu erstellen gewesenen und vom Verkehrsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister zu genehmigenden 6 jährigen Rahmenplan für Schieneninfrastrukturinvestitionen?  
Welche Projekte, die diesen Großraum betreffen, sind mit welchen Schätzkosten bis wann zu beginnen und bis wann abzuschließen?
- 12 Welche Projekte existieren in ihrem Ressort im Bereich der Straße für diesen Großraum? Welche Schätzkosten haben sie, bis wann sind sie zu beginnen und bis wann sind sie abzuschließen?