

---

**2763/J XXII. GP**


---

**Eingelangt am 11.03.2005**

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

## Anfrage

der Abgeordneten Gabriele Binder und GenossInnen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend viergleisigen Ausbau Ybbs - Amstetten

Laut Medienberichten soll mit dem viergleisigen Lückenschluss der ÖBB auf der Westbahn zwischen Ybbs und Amstetten erst im Jahre 2012 statt wie geplant im Jahre 2007 begonnen werden.

Gleichzeitig wird durch einen Bericht des Instituts für Höhere Studien (IHS) - „Langfristige Renditen von Schieneninfrastruktur-Investitionen in Österreich“ (Projektbericht vom Institut für Höhere Studien vom Juni 2002, Sonderauswertung im Auftrag der HL-AG, erstellt u.a. vom nunmehrigen verkehrspolitischen Referenten der Industriellenvereinigung Dr. Helmenstein, veröffentlicht in der HL-AG-Homepage 2004) - deutlich gemacht, wie Infrastrukturinvestitionen langfristig zur Verbesserung der Volkswirtschaft beitragen. Durch eine Erhöhung der Infrastrukturinvestitionen ergeben sich laut IHS große volkswirtschaftliche Multiplikatorwirkungen, die unmittelbare Auswirkungen auf andere volkswirtschaftliche Faktoren, wie z. B. die Höhe des realen BIP, die Arbeitslosenrate und den privaten Konsum, haben.

Anhand einer Sonderauswertung zum geplanten viergleisigen Schienenausbau Ybbs - Amstetten wurde dies verdeutlicht:

**Tabelle: Renditen für den Staatshaushalt (viergleisiger Ausbau Ybbs — Amstetten)**

Quelle: IHS-Sonderauswertung, S. 14. (veröffentlicht in der HL-AG Homepage)

	Bauabschnitt Ybbs - Amstetten
Summe Investitionen	€193 Mio.
Summe zusätzliche Staatseinnahmen	€322 Mio.
Summe Investitionen, abdiskontiert	€164 Mio.
Summe zusätzliche Staatseinnahmen, abdiskontiert	€207 Mio.
Rendite bei 100%iger Staatsfinanzierung	126 %
<b>Rendite bei 60%iger Staatsfinanzierung (gem. SCHIG-Gesetz)</b>	<b>210 %</b>

Wenn der Staat nun lediglich 60 % der Investitionen trägt und 40 % der Investitionen durch Benutzungsentgelte refinanziert werden, was dem früheren SCHIG-Gesetz entspricht, würde sich sehr bald ein zusätzlicher, jährlicher Staatsüberschuss (Rendite 210%) ergeben. Selbst dann, wenn alle 100 % durch den Staat finanziert würden, ergäbe sich immer noch eine Rendite für den Staatshaushalt von stolzen 126 %.

Das IHS hat weiter berechnet, dass bis zum Jahr 2020, die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen des Abschnittes Ybbs - Amstetten auf der Westbahn insgesamt 322 Mio Euro zusätzlich an Staatseinnahmen mit sich bringen würden.

Somit kann die Durchführung dieses Lückenschlusses nicht eine Frage der Finanzierbarkeit sein, da sie mehr Geld bringt als sie kostet. Auch aus betrieblicher Sicht sind zusammenhängende durchgängige Qualitätsmerkmale vorteilhaft.

Um so unverständlicher wirken die Presseberichte, wonach diese wichtige Baumaßnahme nun um weitere fünf Jahre verschoben werden soll. Die Letztentscheidung über den Ausbau obliegt aber der Bundesregierung. Bisher haben sowohl Verkehrsminister Hubert Gorbach als auch Staatssekretär Helmut Kukacka der Ausbau der Westbahn als wichtiges Projekt bezeichnet - sollte einmal mehr Ankündigung und Handlung nicht im Einklang stehen?

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### Anfrage:

1. Ist Ihnen diese IHS-Studie, welche die HL-AG auf ihrer Homepage veröffentlicht hat, bekannt?
2. Teilen Sie die Meinung der Autoren, wonach Infrastrukturinvestitionen zu wesentlichen volkswirtschaftlichen Verbesserungen beitragen?
3. Wie bewerten Sie die verkehrspolitische Bedeutung des viergleisigen Lückenschlusses der Westbahn zwischen Ybbs und Amstetten?
4. Wie bewerten Sie die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Ausbaues?
5. Stimmt es, dass mit dem Ausbau Ybbs - Amstetten erst im Jahre 2012 statt 2007 begonnen wird?
6. 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?
7. Wenn ja — was sind die Gründe für diese Entscheidung?
8. Wie groß sind die Gesamtkapazitäten (in Zügen pro Tag) auf den Nachbarabschnitten östlich von Ybbs und westlich von Amstetten?
9. Stimmt es, dass die Neu- bzw. Ausbaustrecken östlich von Ybbs und westlich von Amstetten Geschwindigkeiten von 200 km/h und darüber zulassen?
10. Welche Geschwindigkeiten sind zwischen Ybbs und Amstetten derzeit möglich?
11. Werden Sie die gesetzlichen Möglichkeiten nützen und sich dafür einsetzen, dass der

viergleisige Ausbau Ybbs - Amstetten wie geplant im Jahre 2007 beginnen kann?

12. Wenn ja - wann ist mit diesem Beschluss Ihrerseits zu rechnen?
13. Wenn nein - warum nicht?
14. Wann wird tatsächlich mit dem viergleisigen Ausbau Ybbs - Amstetten begonnen?
15. Wann wird der viergleisige Ausbau Ybbs - Amstetten abgeschlossen sein?
16. Mit welchen Kosten ist der viergleisige Ausbau Ybbs-Amstetten derzeit geplant?
17. Mit welchen Kosten ist die Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt derzeit geplant?
18. Mit welchen Kosten ist der Brennerbasistunnel derzeit geplant?
19. Wie viele Züge fahren pro Tag im Jahresdurchschnitt zwischen Ybbs und Amstetten derzeit bzw. wie viele sind für das Jahr 2010 prognostiziert?
20. Wie viele Züge fahren pro Tag im Jahresdurchschnitt über die steirisch-kärntner Grenze bzw. wie viele sind für das Jahr 2010 prognostiziert?
21. Wie viele Züge fahren pro Tag im Jahresdurchschnitt über den Brenner-Grenzübergang derzeit bzw. wie viele sind für das Jahr 2010 prognostiziert?