

1317/J XXIII. GP

Eingelangt am 06.07.2007

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

Anfrage

des Abgeordneten Vilimsky
und weiterer Abgeordneter

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Brenner Eisenbahngesellschaft (BEG) und tatsächlichen Baukosten bei
der Unterinntalstrecke

In einem Bericht der Zeitung „Österreich“ vom 25. Mai 2007 war unter der Überschrift
„Beruhigung im Kosten-Streif folgendes zu lesen:

„Eigentlich sollte die Unterinntal-Trasse schon 2008 in Betrieb gehen, und die Züge
auf der neuen Hochleistungsstrecke zwischen Baumkirchen und Kundl/Radfeld mit
bis zu 250 km/h unterwegs sein. Wirklich soweit sein wird es jedoch erst im Jahr
2012, die verlängerte Bauzeit lässt die Kosten explodieren. Statt den anfangs im Jahr
2001 geschätzten 1,35 Milliarden Euro steht der Kostenzähler jetzt bei über 2 Milliar-
den Euro. Verkehrslandesrat Hans Lindenberger ist empört, und erhebt schwere
Vorwürfe gegen die BEG-Vorstände. „Alle drei Monate wird eine neue Kostenaufstel-
lung gemacht, die immer wieder steigt“, so Lindenberger im Orf. Trotz verlängerter
Bauzeit kommt der Verkehrslandesrat und Ex-BEG-Vorstand auf höchstens 1,8 Milli-
arden Euro. „Ich kann das auch belegen“, so Lindenberger.

ÖBB-Konzernsprecher Rene Zumtobel weist die Vorwürfe zurück. „Es gibt einen
Rahmenplan mit zwei Milliarden Euro, das ist der Stand der Dinge“, so Zumtobel.
Schon 2005 schätzte auch der Rechnungshof die Baukosten auf 1,93 Milliarden Eu-
ro. „Den Vorwurf des Körpergeldes können wir nicht bestätigen“, meint Zumtobel
nüchtern. Auch das Verkehrsministerium beschäftigt sich jetzt mit den Kosten für die
Unterinntal-Trasse. „Beide haben Recht“, meint Ministeriums-Sprecher Thomas
Landgraf diplomatisch. „1,8 Milliarden kostet die Strecke, wenn man alles sofort auf
einmal zurückzahlen würde, 2 Milliarden ist der Gesamtbetrag bei einer Rückzahlung
auf Raten.“ Zweiteres sei jedoch bei Projekten dieser Größenordnung üblich. Grün-
en-Obmann Georg Willi hält „den Hickhack“ für entbehrlich. Lindenberger sollte sich
lieber Gedanken über die Lösung des Transitproblems machen.

Bis 2012 wird die Brenner Eisenbahn-Gesellschaft zwischen Kundl/Radfeld und
Baumkirchen eine 40 Kilometer lange Eisenbahn-Trasse neu errichten. 32 Kilometer
werden unterirdisch in Tunnels und Unterflurtrassen verlaufen. Mehrmals kreuzt die
Schienen-Trasse die Autobahn, die bestehende Eisenbahnlinie sowie den Inn. Ist der
Abschnitt einmal zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut, werden die Züge
mit bis zu 250 km/h darauf unterwegs sein. Um die zwei Milliarden Euro wird das
Projekt insgesamt kosten. Das Unterinntal soll nach der Fertigstellung aufatmen: Der
Lkw-Transit wird auf die Schiene verlagert werden.“

Die intensive öffentliche Diskussion über Differenzen zwischen Kostenschätzungen und tatsächlichen Baukosten bei der Unterinntalstrecke der Brenner Eisenbahngesellschaft (BEG) sorgte für Verwirrung.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Nach welchen Regeln und Richtlinien werden bei österreichischen Infrastrukturprojekten Kostenberechnungen erstellt?
2. Gibt es in den Infrastrukturgesellschaften ASFINAG und ÖBB-Bau AG Auswertungen über Auftragssummen und Abrechnungssummen?
3. Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese Auswertungen?
4. In welcher Höhe weichen die Abrechnungen der Baulose von den über die Jahre korrigierten Kostenschätzungen der Unterinntalstrecke ab? (Es wird er- sucht, die Abweichungen der tatsächlichen, abgerechneten Kosten von den Kostenprognosen der Jahre 1999, 2001, 2003 und 2005 darzustellen.)
5. Bei welchen Positionen sind die größten Abweichungen zwischen der Kosten- schätzung des Jahres 2001 und der tatsächlichen Kosten?
6. Wie können die Abweichungen argumentiert werden?
7. Welche Annahmen haben dazu geführt, dass die Kostenprognose des Jahres 2001 ein so grundlegend anderes Ergebnis erbracht hat, wie die Kostenprog- nosen der Jahre 1999, 2003 und 2005?
8. Wie hoch werden von Ihrem Ministerium die Kosten der BEG-Strecke derzeit prognostiziert?
9. Wie hoch waren die Kostensteigerungen der offiziellen Indizes für Hochbau, Strassenbau und Brückenbau seit dem Jahr 2000?
10. Wie wurden diese Steigerungen in den Infrastrukturunternehmen budgetiert?
11. Ist die Finanzierung der Zubringerstrecke durch das Unterinntal mit Fertigstel- lungstermin 2012 gesichert?
12. Für wen wurde das, im Rechnungshofbericht Bund 2007/3 als zu teuer bean- standete, Dienstkraftfahrzeug angeschafft?
13. Um welche Marke handelt es sich bei diesem KFZ?