
544/AB XXV. GP

Eingelangt am 28.03.2014

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0005-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am . März 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 29. Jänner 2014 unter der **Nr. 554/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend aktueller Stand des Baus des Koralmtunnels gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie sieht der aktuelle Stand der Bau- und Vorbereitungsarbeiten im Koralmtunnel aus?*

Die Rohbauarbeiten sind im Baulos KAT 1 bereits abgeschlossen und in den Baulosen KAT 2 und KAT 3 im Laufen. Gleichzeitig läuft die Planung der eisenbahntechnischen Ausrüstung des Tunnels.

Zu Frage 2:

- *Wo wird derzeit gebaut?*

Derzeit finden entlang der Koralmbahn Bauarbeiten in den Abschnitten Wettmannstätten – St. Andrä, St. Andrä – Aich und Mittlern – Althofen/Drau statt.

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

Zu Frage 3:

- *Welche Baustellen sind bereits abgeschlossen?*
 - Abschnitt Graz – Werndorf:
zweigleisiger Ausbau der Südbahn bis Werndorf und vorbereitende Maßnahmen für den viergleisigen Ausbau bis Feldkirchen
 - Abschnitt Werndorf – Wettmannstätten:
Errichtung einer eingleisigen Verbindungsstrecke zwischen Südbahn und Koralmbahn sowie in erster Phase die eingleisige Ausrüstung der Koralmbahn bis Wettmannstätten inkl. Bf. Hengsberg und Bf. Wettmannstätten, dem Hengsbergtunnel und div. Objektbauten
 - Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä:
Errichtung aller Brückenbauwerke, landschaftliche und wasserbauliche Begleitmaßnahmen, Erkundungstunnel Leibenfeld, Erkundungstunnel Paierdorf, Erkundungstunnel Mitterpichling, Schacht Leibenfeld, Schacht Paierdorf und Lüftungsbauwerk Paierdorf
 - Abschnitt St. Andrä – Aich inkl. Bestandsanpassungen Lavanttalbahn:
vorbereitende Maßnahmen für den Bahnhof Lavanttal, Umbau Bahnhof Wolfsberg, Neuerrichtung Haltestelle Reding inkl. P&R
 - Abschnitt Bleiburger Schleife:
Neuerrichtung Haltestelle Bleiburg Stadt, Umbau Bahnhof Bleiburg, Oberbauerneuerung Bleiburger Schleife
 - Abschnitt Mittlern – Althofen/Drau:
bauvorbereitende Maßnahmen
 - Abschnitt Althofen/Drau – Klagenfurt:
Errichtung eines eingleisigen Streckenabschnitts bis Grafenstein und vorbereitende Maßnahmen für den zweigleisigen Ausbau

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Wann ist die vollständige Inbetriebnahme des Projekts geplant?*
- *Liegt man mit den Bauarbeiten im Zeitplan?*

Die Bauarbeiten sind im Zeitplan, die vollständige Inbetriebnahme ist Ende 2023 geplant.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Welche Erfahrungen hat man aufgrund der Arbeiten am Erkundungsstollen gewonnen?*
- *Gibt es durch diese Erfahrungen konkrete Auswirkungen auf Planung, Bau und Kosten des Koralmtunnels?*
- *Wie stellen sich diese Auswirkungen konkret dar?*

Durch die Erkundungstunnel Paierdorf, Mitterpichling und Leibenfeld wurden wertvolle Erkenntnisse über geologische und hydrogeologische Eigenschaften des Gebirges gewonnen. Die

Ergebnisse sind u.a. zur Festlegungen der Dimensionierung des Rohbaus und zur Spezifizierung der Tunnelvortriebsmaschinen in die Planungen und Ausschreibungen der Baulose eingeflossen.

Entsprechend der gewonnenen Erkenntnisse wurden die Tunnelquerschnitte optimiert und für die Wasserhaltung sowie Aufnahme des Gebirgsdrucks angepasst. Ebenso wurden die Baumaßnahmen und die Baumethoden entsprechend der vorhandenen Geologie gewählt.

Das Baugrundrisiko und die damit verbundenen Kosten können durch umfangreiche Erkundungen optimiert werden. Dies ist maßgebend für die Stabilität der Projektkosten.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Wie hoch waren die tatsächlichen Kosten für den Erkundungsstollen?*
- *Gab es Unterschiede bezüglich der geplanten und tatsächlichen Kosten des Erkundungsstollens?*
- *Wenn ja, wie hoch ist der tatsächliche Kostenunterschied?*

Die drei Erkundungstunnel des Koralmtunnels verlaufen kosten- und ressourcenschonend im Querschnitt der endgültigen Tunnelröhren und sind damit Teil des Koralmtunnels.

Für die Erkundungstunnel wurden € 115,52 Mio. in der Planung berücksichtigt. Die tatsächlichen Kosten betragen € 100,81 Mio.

Die veranschlagten Kosten wurden somit um € 14,71 Mio. unterschritten.

Zu den Fragen 12 bis 14:

- *Wie hoch schätzt man derzeit die Gesamtbau- und Finanzierungskosten für den Bau des Koralmtunnels?*
- *Wie häufig wurden die Kostenschätzungen für den Bau des Koralmtunnels evaluiert?*
- *Wie hoch sind die derzeit angefallenen Kosten des Projekts Koralmtunnel (Planung, Erkundungsstollen usw.)?*

Die Gesamtinvestitionskosten für die Koralmbahn, einschließlich Koralmtunnel, betragen gemäß Rahmenplan 2013-2018 rund € 5,4 Mrd. (vorausvalorisiert bis Projektende).

Die erste Kostenschätzung wurde auf Basis der Trassenverordnungsplanung im Jahr 2001 erstellt. Die zweite Kostenschätzung fand anlässlich der Umweltverträglichkeitserklärung 2004 statt. Zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung 2008 wurde eine detaillierte Kostenberechnung erstellt. Darüber hinaus erfolgt ein laufendes Controlling der Kostenentwicklung des Gesamtprojektes, deren Ergebnis in die Fortschreibung des Rahmenplanes eingeht.

Die Investitionswerte bis Ende 2013 für die Koralmbahn Graz – Klagenfurt, einschließlich Koralmtunnel, betragen rund € 2,7 Mrd. (davon rund € 1,7 Mrd. IST-Kosten).

Zu Frage 15:

- *Ist dieses Projekt aufgrund der aktuellen, angespannten Budgetsituation nach wie vor gesichert?*

Das Projekt Koralmbahn Graz – Klagenfurt ist im genehmigten Rahmenplan 2013-2018 enthalten. Die Finanzierung ist damit sichergestellt.

Zu den Fragen 16 bis 18:

- *Wird die EU einen Teil der Gesamtkosten des Projekts übernehmen?*
- *Wenn ja, wie viel?*
- *Wenn ja, hat die EU bislang Zahlungen geleistet?*

Während Brenner- und Donaukorridor bereits bisher auf der Liste der prioritären Projekte der EU waren, besteht erst seit dem kürzlich erfolgten Inkrafttreten der neuen EU-Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz die Möglichkeit, Fördermittel für die Projekte auf dem Baltisch-Adriatischen Korridor (Koralmbahn und Semmering-Basistunnel neu) zu beantragen. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist in enger Kooperation mit dem bmvit bemüht, möglichst hohe EU-Fördergelder zu lukrieren. Nach dem Förderaufruf für das neue Förderprogramm 2014-20 werden selbstverständlich die entsprechenden Anträge gestellt.

Im Jahr 2013 erhielt die ÖBB-Infrastruktur AG für ein Teilprojekt der Koralmbahn, die Drauquerung bei Stein, eine Förderzusage von € 1,5 Mio.