

GZ. BMVIT-10.000/0013-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, . 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2222/J-NR/2004 betreffend den Neubau der Hochleistungsstrecke Tauernbahn, die die Abgeordneten Rest-Hinterseer, Freundinnen und Freunde am 21. Oktober 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Muss die auf den ersten Blick minimale Korrektur durch die 2. ÖBB-Ü-VO-Novelle so verstanden werden, dass die damals zuständige Ministerin Forstinger zwar die Finanzierung des zweigleisigen Neubaus "Schlossbachgraben - Angertal", besser bekannt unter dem Begriff "Angerschluchtbrücke", im GVP für den Zeitraum 2002 bis 2006 beließ, nicht aber die Finanzierung des Schlossalmtunnels, der ab Steinbach zu bauen wäre?

Antwort:

Ja.

Fragen 2 bis 4 und 7:

Können Sie vor dem Hintergrund Ihrer bisherigen Äußerungen zum Thema GVP-Umsetzung bestätigen, dass die Neubaustrecke Steinbach-Schloßbachgraben wie im GVP vorgesehen errichtet wird, wenn nein, warum nicht?

Welche entsprechenden Festlegungen sind im mehrjährigen Rahmenprogramm für die Schienen-Infrastruktur im einzelnen vorgesehen?

In den SN vom 30. September 2004 wird ganzseitig unter dem Titel "Die Infrastrukturoffensive der ÖBB" für Verkehrsminister Gorbach geworben. Bei der Beschreibung der zweigleisigen Tauernachse fällt allerdings auf, dass die anstehenden Tunnelbauten im Gasteiner Tal mit keinem Wort erwähnt werden. Ist der Bau der im vierjährigen Mediationsforum erarbeiteten Tunnelvarianten nicht mehr vorgesehen?

Wie stehen Sie zur Errichtung des Schlossalmtunnels?

Antwort:

Im Zusammenhang mit den Vorgaben des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 und dem neu zu erstellenden Rahmenplan für die mehrjährige Investitionstätigkeit in die Eisenbahninfrastruktur ab dem Jahr 2005 waren sämtliche „GVP-Vorhaben“ einer Evaluierung und Neubewertung zu unterziehen sowie zwischenzeitlich neu aufgetretene Erfordernisse zu berücksichtigen.

Der für die Jahre 2005 - 2010 gültige Rahmenplan wurde unter Berücksichtigung der Festlegungen des § 43 Abs. 1 BBG und der vorgegebenen finanziellen Rahmenbedingungen erstellt und wird derzeit mit dem BMF einer letzten Abstimmung unterzogen. Aussagen über einzelne Projekte können daher erst nach Vorliegen des endgültigen Rahmenplanes getroffen werden.

Fragen 5 und 6:

Wer hat diese ganzseitige Anzeige in den SN finanziert?

Wie war insbesondere der Aufteilungsschlüssel zwischen Bundesministerium, Asfinag und ÖBB?

Antwort:

Die angesprochene ganzseitige Anzeige wurde vom bmvit nicht direkt an die SN bezahlt, sondern an die Werbeagentur CI & M Werbeagentur Ges.m.b.H., die diese Kampagne für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie abwickelt. Der Aufteilungsschlüssel erfolgte durch die Werbeagentur CI & M nach angenommener Medienrelevanz.

Frage 8:

Wie lauten die aktuellen Kostenschätzungen für die erwähnten Teilprojekte des Neubaus der Hochleistungsstrecke Tauernbahn im einzelnen, und auf welche Projektänderungen sind die Kostenveränderungen gegenüber bisherigen Angaben im einzelnen zurückzuführen?

Antwort:

Folgende aktuelle Kostenschätzungen liegen vor:

- Brandstatt - Loifarn, zweigleisiger Ausbau, und Bf. Loifarn, Bahnhofsumbau 71,7 Mio. €
- Schlossbachgraben - Angertal, zweigleisiger Ausbau 14,4 Mio. €
- Steinbach - Schlossbachgraben, zweigleisiger Ausbau 116,0 Mio. €

Die angegebenen Kosten beinhalten die Gesamtkosten, d.h. auch die aktivierungsfähigen Eigenleistungen der Österreichischen Bundesbahnen. Abweichungen zu früheren Kostenangaben können sich daraus ergeben, dass bisher von der SCHIG mbH nur der cashmäßige Sachaufwand finanziert wurde und sich Kostenangaben darauf bezogen haben.

Frage 9:

Werden Sie die Möglichkeiten der RL 1999/62/EG wie angekündigt "mutig" (also: wie seit Jahren in Italien gehandhabt und in Deutschland gesetzlich festgelegt) interpretieren und anwenden und daher einen Teil der Einnahmen z.B. der Tauernautobahn für den Ausbau der Tauernbahn heranziehen?

Antwort:

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist nicht ermächtigt, über die Mauteinnahmen, die von der ASFINAG im eigenen Namen und auf eigene Rechnung als privatrechtliche Entgelte vereinnahmt werden, für Zwecke des Eisenbahnbaues zu verfügen. Eine der Richtlinie 1999/62/EG Art.9 Abs.2 entsprechende Ermächtigung wäre auch nicht zweckmäßig, da die Einnahmen von der ASFINAG zur Gänze für Erhaltung, Betrieb, Verwaltung und Finanzierung, als auch für andere dringende Projekte auf der Tauernautobahn (u. a. für Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Tunnelsicherheit) benötigt werden. Erst die Möglichkeit eines Zuschlages auf die Maut im Rahmen einer neuen Wegekostenrichtlinie würde die Voraussetzung zur Querfinanzierung des Bahnausbau schaffen.

Mit freundlichen Grüßen