

2115/AB-BR/2005

Eingelangt am 08.06.2005

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0019-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Bundesrates
Mag. Georg Pehm
Parlament
1017 Wien

Wien, 6. Juni 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche Anfrage Nr. 2306/J-BR/2005 betreffend Ausbau der Tauernbahn wichtiger denn je, die die Bundesräte Mag. Susanne Neuwirth und GenossInnen am 12. April 2005 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche Überlegungen gibt es um kurzfristig attraktive Angebote für die Rollende Landstraße (RoLA) durch die ÖBB zu erreichen?

Welche rechtlichen Möglichkeiten gibt es, diese Angebote durch den Bund zu fördern?

Antwort:

Nach Einstellung der nach der EU-Erweiterung im Jahr 2004 nicht mehr marktkonformen RoLa-Verbindung Salzburg – Ljubljana wurde Anfang Februar 2005 eine neue Rollende Landstraße von Salzburg nach Triest in Betrieb genommen. Diese Verbindung wurde vom Markt von Beginn weg ausgezeichnet angenommen.

Derzeit verkehren 36 voll ausgelastete Züge pro Woche, was einer Verlagerung von über 700 LKW auf die Schiene pro Woche entspricht (über 30.000 LKW pro Jahr). Im Hinblick auf

diesen Erfolg und die gegebene Kundenzufriedenheit ist eine weitere Steigerung des Zugangebots durch Rail Cargo Austria bereits in Vorbereitung.

Darüber hinaus prüft Rail Cargo Austria auch die Realisierbarkeit anderer Relationen, wie z.B. eine Verbindung nach Budweis oder auf den Balkan. Für einen weiteren Ausbau der Rollende Landstraße im Raum Salzburg wäre allerdings die baldige Realisierung eines neuen RoLa-Terminals im Raum Salzburg mit Unterstützung des Bundeslandes Salzburg dringend erforderlich.

Die Republik Österreich zahlt auf Basis gemeinwirtschaftlicher Leistungsverträge jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das eine Zugangsberechtigung zum österreichischen Schienennetz gemäß § 57 Eisenbahngesetz besitzt, über Antrag EUR 75,- je LKW, der in einem Zug der Rollenden Landstraße auf der Tauernachse befördert wird, auf der Grundlage der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen (§ 10 Bundesbahnstrukturgesetz 2003, bzw. § 3 Privatbahngesetz 2004). Dieser gemeinwirtschaftliche Vertrag ist als Mustervertrag auf der Homepage des bmvit (www.bmvit.gv.at) veröffentlicht. Zur besseren Verbreitung dieser Fördermöglichkeit wurde dies auch in den Tageszeitungen „der Standard“, „die Presse“ und „Wiener Zeitung“ annonciert.

Darüber hinaus sind Unterstützungsleistungen des Bundes bei der Errichtung von RoLa-Terminals vorgesehen.

Eine weitere, derzeit zu wenig bekannte Begünstigung für RoLa-Nutzer besteht für in Österreich zugelassene LKW. Für diese besteht gemäß Kfz-Steuergesetz die Möglichkeit, je RoLa-Fahrt 15 % der monatlichen Kfz-Steuer im Erstattungsweg zurückzuerhalten bis zur Erstattung der gesamten Jahres-Kfz-Steuer. Dies ergäbe bei der derzeitigen Steuerhöhe für einen LKW mit 40 t höchstzulässigem Gesamtgewicht einen Betrag von ca. 37,- EUR je Fahrt bis zu 80 mal pro Jahr.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass seit kurzem auch auf ausländischen Streckenabschnitten Abgeltungen geleistet werden, z.B. durch die Region Friulisch-Venetien oder in Slowenien.

Frage 3:

Welche finanzielle Vorsorge ermöglicht die Förderung der RoLa in den nächsten Jahren?

Antwort:

Die Mittelbedeckung für die Zahlungen aus den gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen erfolgt auf Basis des gemäß § 48 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 bzw. § 3 Abs. 2 Privatbahngesetz 2004 in Ausarbeitung befindlichen mehrjährigen Bestellrahmens und ist aufgrund der Budgetprognose für die nächsten Jahre grundsätzlich gesichert.

Frage 4:

Bis wann ist mit der Vorlage eines entsprechenden Planes zum mittelfristigen Ausbau der Tauernbahn zu rechnen?

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 Rahmenplan für die Jahre 2005 bis 2010 sieht im Zusammenhang mit dem Ausbau der Tauernbahn nachstehende Maßnahmen vor:

Vorhaben	Gesamt-invest	Beginn	Ende
Schloßbachgraben - Angertal, zweigleisiger Ausbau	14,4	2005	2007
Brandstatt-Loifarn, Bau	71,7	in Bau	2005
Kolbnitz-Mühldorf-Möllbrücke; 2. gl.-Ausbau, Bau	44,0	In Bau	2006
Mühldorf-Möllbrücke-Pusarnitz; 2gl.-Ausbau, Planung und Bau	43,8	In Bau	2010

Frage 5:

Wann soll der Ausbau im Gasteinertal erfolgen?

Antwort:

Im Rahmen des Planungsprozesses für den Abschnitt Schlossbachgraben – Angertal gab es heftige Widerstände gegen die ursprünglich von den ÖBB präferierte Variante. Im Hinblick darauf, dass auch die Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaues im Bereich von Badgastein als bestandsnaher Ausbau heftig umstritten war, wurde beschlossen, für beide Abschnitte (Bad Hofgastein, Badgastein) ein Mediationsverfahren abzuwickeln, in welchem sämtliche Betroffenen ihre Vorstellungen und Anregungen einbringen konnten.

Im Mediationsforum fand die Trassenführung der Variante 2 im Bereich Badgastein und der Variante 4 im Bereich Bad Hofgastein die einvernehmliche Zustimmung. Für den Bereich Bad Hofgastein erbrachte das Mediationsverfahren eine Trassenführung in einem ca. 3 km langen Tunnel in der westlichen Talflanke mit Einbindung in den Bestand kurz vor der Angertalbrücke. Im Bereich von Badgastein soll die Bahn westlich der bestehenden Trasse unterhalb des Stubnerkogels mit einem eigenen Kavernenbahnhof verlaufen.

Die Grobkostenschätzungen für alle Varianten wurden im Rahmen der Mediation von einem fachlich versierten Ingenieurbüro auf der Preisbasis 11/2000 erstellt. Dabei wurden für den Abschnitt Badgastein (Variante 2) die Kosten mit rund € 230 Mio. (Mittelwert) und für den Abschnitt Bad Hofgastein (Variante 4) die Kosten mit rund € 70 Mio. somit insgesamt mit rund 300 Mio. € geschätzt. Kosten für den Grundbedarf bzw. Rückbaumaßnahmen konnten für den Abschnitt Badgastein (Variante 2) noch nicht erfasst bzw. eingerechnet werden. Weiters sind in diesen Beträgen keine Kosten für die Streckenausrüstung (Fahrleitung, Oberbau, sicherungstechnische Einrichtungen) enthalten, da dem Kostenvergleich der einzelnen Varianten lediglich die Rohbaukosten zugrundegelegt wurden.

Projekte bzw. Teilprojekte können nur in jenem Umfang geplant und eingereicht werden, als hierfür nach den wirtschaftlichen Möglichkeiten auch die Aussicht auf Realisierung besteht. Dies wurde im übrigen auch im Rahmen des Mediationsverfahrens einvernehmlich festgelegt und in den Vereinbarungen zwischen den ÖBB und den Gemeinden Bad Gastein und Bad Hofgastein festgehalten.

Frage 6:

In welchem Stadium befinden sich die Gespräche zwecks Beteiligung der EU bei der Finanzierung der Tauernbahn im Rahmen ihrer Förderung für die Transeuropäischen Netze (TEN)?

Antwort:

Derzeit sind keine konkreten Verhandlungen zwecks Beteiligung der EU bei der Finanzierung der Tauernbahn im Laufen. Der größte Teil der TEN-Zuschüsse ist nämlich im Rahmen des von 2001 bis 2006 geltenden Mehrjährigen Richtprogramms (MIP), welches

erst Ende 2004 geändert wurde, bereits gebunden. Die verbleibenden Mittel außerhalb des MIP werden vor allem für Europäische Projekte wie das Europäische Zugsteuerungssystem (ERTMS) und EGNOS verwendet. Erst im Zeitraum der neuen Finanziellen Vorausschau des EU-Haushalts (Agenda 2007), bestünden Chancen auf TEN-Zuschüsse für zusätzliche TEN-Vorhaben. Über die Agenda 2007 konnte bekanntlich bislang noch keine Einigung in Rat und Europäischem Parlament gefunden werden, sodass derzeit auch keine Gewissheit über die Höhe der im Zeitraum 2007 bis 2013 aus dem EU-Haushalt für TEN-Zuschüsse zur Verfügung stehenden Mittel besteht.

Was die seit 1995 erhaltenen Zuschüsse aus der TEN-Haushaltlinie für Verkehrsvorhaben in Österreich betrifft, so lag der Schwerpunkt nicht auf der Tauernbahn, sondern auf der Brennerachse und der Ost-West-Schienenverbindung (Donauachse). Ich darf in diesem Zusammenhang in Erinnerung rufen, dass der Hauptausschuss des Österreichischen Nationalrates in diesem Zusammenhang am 8. Juni 1995 eine Stellungnahme zur Verordnung über die Grundregeln zur Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze (TEN-Finanzierungsverordnung) und zum Vorschlag über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-Leitlinien) abgegeben hatte. In dieser Stellungnahme wurde vom Nationalrat einerseits die Wichtigkeit der Schienenverbindung Berlin-München-Verona und die Priorität der Brenner-Achse betont andererseits die Schienenverbindung West-Ost und die Verlängerung der Schienenverbindung Paris-Straßburg über München bis Wien hervorgehoben.

In Übereinstimmung damit konzentrierten sich die Anträge auf Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze von österreichischer Seite in erster Linie auf Schienenvorhaben betreffend Brennerachse und Donauachse für die bisher auch hohe Zuschüsse erzielt werden konnten.

Für zukünftige TEN-Zuschüsse ab 2007 ist zu beachten, dass die Europäische Kommission beabsichtigt, die Zuschüsse aus der TEN-Haushaltlinie auf die vorrangigen TEN-Vorhaben des Anhangs III und insbesondere auf die grenzüberschreitenden Abschnitte zu konzentrieren. Was dieses wesentliche Kernstück der neuen TEN-Leitlinien - *den neuen Anhang III mit den vorrangigen TEN-Vorhaben* - betrifft, hat Österreich nun Anteil an 6 Hauptachsen (vorrangigen Vorhaben) bzw. an 10 Subvorhaben dieser Prioritätenliste. Dies stellt gegenüber der alten TEN-Prioritätenliste, die Österreich nur Anteil an einem vorrangigen Vorhaben (Brennerachse) zugestand, eine wesentliche Verbesserung dar. Österreich hat damit, was die künftige Entwicklung der TEN betrifft, eine gute Ausgangsposition. In der seit April 2004 geltenden neuen Prioritätenliste (Anhang III der TEN-Leitlinien) hat Österreich neben der Brennerschienenachse nun auch Anteil an der Eisenbahnachse Paris–Strassburg–Stuttgart–Wien–Bratislava, der Binnenwasserstraße Rhein/Maas–Main–Donau, Eisenbahnachse Athen–Sofia–Budapest–Wien–Prag–Nürnberg/Dresden, Eisenbahnverbindung Danzig–Warschau–Brno/Bratislava–Wien und der Autobahnachse Danzig–Warschau–Brno/Bratislava–Wien. Die 10 Österreich berührenden Subvorhaben auf diesen Hauptachsen betreffen die Schienenverbindungen München–Kufstein, Kufstein–Innsbruck, den Brenner-Tunnel, München–Salzburg, Salzburg–Wien, Wien–Bratislava, Budapest–Wien und Prag–Linz, die Autobahn Brno–Wien sowie die Binnenwasserstraßenverbindung Wien–Bratislava.

Es sind in erster Linie diese Verkehrsinfrastrukturvorhaben die in Zukunft hohe Chancen auf EU-Kofinanzierungen aus der TEN-Haushaltlinie (in manchen Fällen bis zu 20%) haben werden. Da Österreich für 2007 - 2013 zwar eine gute Ausgangsposition hat, andererseits aber als relativ kleines Land nicht mit EU-Zuschüsse in unbegrenzter Höhe rechnen kann, ist beabsichtigt, die österreichischen Zuschussanträge auf die chancenreichsten Vorhaben zu konzentrieren. Es ist daher davon auszugehen, dass die in Anhang III genannten vorrangigen TEN-Vorhaben im Hinblick auf EU-Kofinanzierungen aus der TEN-Haushaltlinie eine wesentliche Rolle spielen werden.

Frage 7:

Welche Überlegungen und konkrete Schritte gibt es um die ökologisch sensiblen Gebiete wie den Alpenraum EU-weit als solche anzuerkennen und durch geeignete verkehrspolitische Maßnahmen zu schützen?

Antwort:

Im Rahmen des Entwurfes für eine neue Wegekostenrichtlinie ist es gelungen, erstmals das Prinzip der Querfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten über Mautzuschläge explizit im EU-Recht zu verankern. Die entsprechende Bestimmung sieht vor, dass in Berggebieten auf Strecken, die eine hohe Verkehrsbelastung oder beträchtliche vom Straßengüterverkehr verursachte Umweltschäden aufweisen, Mautzuschläge zum Zwecke der Querfinanzierung von parallelen, in den TEN-Leitlinien aufgeführten Vorhaben von hohem europäischem Interesse eingehoben werden können. Im Rahmen dieser Bestimmung wird anerkannt, dass in Bergregionen wie dem Alpenraum im Hinblick auf die Verkehrsbelastung und die ökologische Sensibilität auch im Bereich der Mautgebühren und im Hinblick auf den erforderlichen Infrastrukturausbau zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, die dazu beitragen, die durch Stau oder Umweltschäden entstehenden Probleme zu mildern.

Frage 8:

Ab wann ist aufgrund der neuen Wegekostenrichtlinie mit der Einhebung einer höheren LKW-Maut auf der Tauernautobahn zu rechnen?

Antwort:

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass der endgültige Text der neuen Wegekostenrichtlinie erst nach Ende des nun beginnenden Abstimmungsprozesses mit dem Europäischen Parlament, in dessen Rahmen durchaus noch Änderungen vorgenommen werden können, vorliegen wird. Was die Maut auf der Tauernautobahn betrifft, so muss aber damit gerechnet werden, dass Veränderungen der LKW-Mauttarife nur im Rahmen der in der Richtlinie vorgesehenen Differenzierungsmöglichkeiten in einer Bandbreite von je 100% nach Tages- oder Jahreszeit und nach EURO-Emissionsklassen möglich sein werden. Ein Zuschlag auf die Maut auf der Tauernautobahn wäre aber derzeit nicht möglich, da es derzeit kein paralleles, im Anhang III der TEN-Leitlinien genanntes vorrangiges Vorhaben von europäischem Interesse gibt.

Frage 9:

Wie soll eine Querfinanzierung von Straßenmaut in Richtung Bahnausbau aussehen?

Antwort:

Der derzeitige Richtlinievorschlag bestimmt, dass bei Erfüllung aller für eine Querfinanzierung notwendigen Bedingungen und Voraussetzungen auf den durchschnittlichen Mauttarif ein Zuschlag von maximal 15%, in Sonderfällen von maximal 25%, eingehoben werden darf. Die aus dem Zuschlag erzielten Erträge müssen zweckgebunden für den Bau des Alternativprojektes im selben Korridor verwendet werden.

Mit freundlichen Grüßen