

**2119/AB-BR/2005**

**Eingelangt am 14.06.2005**

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-10.000/0020-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Mag. Georg PEHM

Parlament  
1017 Wien

Wien, 13. Juni 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche Anfrage Nr. 2310/J-BR/2005 betreffend den Ausbau der Bahnverbindung Waidhofen a.d.Thaya - Slavonice, die die Bundesräte Boden und GenossInnen am 14. April 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### **Im Allgemeinen**

Wenn dem Bund „mangelnde Zahlungsmoral“ zum Vorwurf gemacht werden soll, dann müsste sich dieser Vorwurf auf konkrete vertragliche Regelungen und darin festgeschriebene Verpflichtungen beziehen können. Dem ist aber nicht so.

Es wird vielmehr seit Jahren seitens meines Ressorts durchwegs größtes Entgegenkommen gezeigt, um diesen vom Land Niederösterreich schon in das NÖ Landesverkehrskonzept 1991 aufgenommen „Lückenschluss“ zu realisieren. Im Rahmen des bilateralen Abkommens über die „Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens“ zwischen dem österreichischen und dem tschechischen Verkehrsministerium wurde 1996/1997 die vom Land

Niederösterreich initiierte Machbarkeitsstudie über eine Reaktivierung der beiden Grenzübergänge Fratres / Slavonice und Laa / Hevlín durchgeführt. Auf Grund der Ergebnisse dieser Studie hat die österreichisch-tschechische "gemeinsame Arbeitsgruppe" am 13./14. Mai 1998 einvernehmlich festgestellt, dass „eine allfällige Reaktivierung ausschließlich Angelegenheit der Regionen“ wäre.

Im Jänner 2004 haben der Landeshauptmann ("Hejtman") RNDr. Jan Zahradník des "Jihocesky Kraj" (Südböhmen), sein Amtskollege des Kraj „Vysocina“ und Landeshauptmann Dr. Pröll eine Vereinbarung über die weitere Vorgangsweise getroffen. Das Land Niederösterreich hat im Hinblick auf Fördermittel der EU die Vorfinanzierung der Einreichplanungen auf österreichischer Seite übernommen und ist an das bmvit und die ÖBB im Rahmen einer Besprechung am 1. April 2005 über Eisenbahninfrastrukturfragen mit diesem Projekt herangetreten.

**Frage 1:**

Steht der Bund zu seiner tatsächlichen Zusage hinsichtlich der Finanzierung des Ausbaus der Strecke Waidhofen a.d.Thaya - Slavonice?

**Antwort:**

Die angesprochene Kostentragung von 80 % Bund und 20 % Land entspricht der bisherigen generellen Regelung für Investitionen, die zur Erbringung von Verkehrsdiensten im Nahverkehr erforderlich sind, und ist davon abhängig, dass das jeweilige Bundesland diese Verkehrsdienste auch bestellt. Diese Finanzierungsregelung entspricht dem „Nebenbahnvertrag“ vom Dezember 2003 und wäre für die relativ aufwändige Sanierung des derzeit kaum benützten bestehenden Abschnittes nördlich von Waidhofen/Thaya anzuwenden. Eine definitive Vereinbarung darüber wurde noch nicht getroffen.

**Frage 2:**

Wird der Baubeginn der Strecke Waidhofen a.d.Thaya - Slavonice wie geplant 2005 sein und die Verkehre 2007 aufgenommen werden?

**Antwort:**

Seitens des Landes Niederösterreich wurde meinem Ressort und der ÖBB in der Besprechung am 1. April 2005 dargelegt, dass Fördermittel aus den Interreg- und Ziel 2-Programmen der EU in Höhe von 2,5 Mio. € für Fratres - Slavonice reserviert sind, die nur angesprochen werden können, wenn 2006 mit dem Bau tatsächlich begonnen wird und diese Förderungen bis 2007 abgerechnet sein können.

Das Land wird vorgängig eine Interessentensuche für den Personen- und für den Güterverkehr bis Mitte 2005 durchführen. Als weitere Schritte sind vorgesehen, eine Vereinbarung über die Wiedererrichtung des Eisenbahngrenzüberganges mit der Tschechischen Republik sowie eine Vereinbarung zwischen dem Land Niederösterreich und dem Verkehrsressort über die Herstellung der Infrastruktur - im Hinblick auf einen Verkehrsdienstevertrag des Landes mit dem künftigen Eisenbahnverkehrsunternehmen - zu treffen.

Auf Grundlage dieser abgestimmten Vorgangsweise erwartet das Land Niederösterreich, dass der oben genannte Realisierungszeitraum möglich sein wird.

**Fragen 3 und 4:**

Welche Finanzierungsleistungen hat der Bund bisher für den Ausbau erbracht?

Welche Summen werden für den Ausbau der Strecke Waidhofen a.d.Thaya - Slavonice in den Jahren 2005 und 2006 aufgewendet werden?

**Antwort:**

Wie bereits ausgeführt, bestehen noch keine Vereinbarungen, die als Grundlage für Finanzierungsleistungen des Bundes unbedingt erforderlich sind. Nach den bisher durchgeföhrten Schätzungen würden die Investitionen Mittel in Höhe von rund 8,8 Mio. € für die Wiederherstellung des grenzüberschreitenden Abschnittes Waldkirchen – Staatsgrenze bei Fratres erfordern, hinzu kommen bis zu 20 Mio. € für die Sanierung des bestehenden Abschnittes Waidhofen/Thaya – Waldkirchen.

**Frage 5:**

In welchem Ausmaß wird die Strecke auch für grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr aus heutiger Sicht genutzt werden?

**Antwort:**

Nach Auffassung des Landes Niederösterreich besteht ein ausreichendes Verkehrspotential für mehrere grenzüberschreitende Personenzüge täglich.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Gorbach