

## 2836/AB XXI.GP

Eingelangt am: 23.11.2001

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2849/J-NR/2001 betreffend Koralmbahn, die die Abgeordneten Parfuss und Genossinnen am 26.9.2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### **Fragen 1, 2,3 und 4:**

Welcher Betrag soll tatsächlich für das Projekt Koralmbahn durch Umschichtung zur Verfügung stehen. Zu welchem Zeitpunkt werden diese Gelder frei?

Wie ist die Finanzierung des Gesamtprojektes Koralmbahn gesichert, wenn durch Umschichtungen der Bau nicht in voller Höhe bedeckt ist?

Wie gedenkt die Bundesregierung den Bau der Koralmbahn zu finanzieren, ohne die Finanzierung anderer Projekte - speziell des Semmering-Basistunnels - zukünftig zu gefährden?

Welche Projekte in welcher Höhe werden mit den im Motiventeil angesprochenen 6,2 Milliarden Schilling

- a) in Kärnten
  - b) in der Steiermark
- finanziert werden?

### **Antwort:**

Für das Projekt Koralmbahn werden durch Umschichtungen von anderen Eisenbahninfrastrukturvorhaben Finanzmittel in der Höhe von rd. 6,25 Mrd. ATS zur Verfügung stehen. Eine Übertragung dieser Finanzmittel an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG ist mit der nächsten Novellierung der HL-Übertragungsverordnung geplant.

In einer Studie wurden die Möglichkeiten einer etappenweisen Realisierung der Koralmbahn technisch untersucht und finanziell bewertet. Diese Studie kommt zur Schlussfolgerung und empfiehlt, dass die Realisierung der Koralmbahn so erfolgen sollte, dass ehestmöglich eine durchgehende Verkehrswirksamkeit erreicht wird und erst danach die Fertigstellung bis zum Vollausbau durchgeführt wird. Für diese Variante "Durchbindung" ist zwar der Finanzierungsbedarf nach wie vor beträchtlich, jedoch kann das Finanzierungsproblem sehr wohl schrittweise gelöst werden.

Der für die erste Etappe erforderliche Finanzierungsbedarf resultiert im Wesentlichen daraus, dass eine Durchbindung zwangsläufig die Errichtung des Koralmtunnels voraussetzt, wofür allein rund 17 Mrd. ATS benötigt werden.

Im Sinne der Empfehlungen der Studie wurde daher die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG beauftragt, ehestmöglich einen Zeit- und Kostenplan auszuarbeiten, in dem unter anderen auch eine wirtschafts- und verkehrspolitisch sinnvolle Verwendung der durch die Umschichtung freigegebenen Finanzmittel entsprechend darzustellen ist.

Die durch die Umschichtung ausfinanzierbaren Maßnahmen im Bereich der Koralmbahn umfassen insbesondere die Vorarbeiten für die Errichtung des Koralmtunnels, d. h. vor allem den Vortrieb von Sondierstollen, wofür ein Zeitraum von einigen Jahren benötigt wird. Durch die ehestbaldige Inangriffnahme des Sondierstollens soll wertvolle Zeit gewonnen werden, da der Zeitpunkt der durchgehenden Verkehrswirksamkeit maßgeblich von der Fertigstellung des Koralmtunnels abhängig ist.

Hinsichtlich der Finanzierung der Gesamtkosten für die ersten Ausbauschritte bis zur Durchbindung kann davon ausgegangen werden, dass bis nach Abschluss der Vorarbeiten auch diesbezüglich ein geeignetes Finanzierungsmodell vorliegen wird.

**Frage 5:**

Zu welchem Zeitpunkt ist mit dem Erlass einer Trassenverordnung für die Koralmbahn vom Verkehrsministerium zu rechnen?

**Antwort:**

Das Gesamtbauvorhaben "Koralmbahn Graz - Klagenfurt" wurde aus verfahrenstechnischen Gründen in die vier Teilabschnitte "Feldkirchen - Wettmannstätten", "Wettmannstätten - St. Andrä", "St. Andrä - Aich" und "Aich - Althofen/Drau" unterteilt.

Nach bereits erfolgtem Abschluss beziehungsweise teilweise noch abzuschließenden Vorverfahren (Konzeptverfahren) für diese Teilabschnitte hat die HL-AG die Umweltverträglichkeitserklärung für den Teilabschnitt "Feldkirchen - Wettmannstätten" Anfang Oktober 2001 vorgelegt. Von der HL-AG ist weiters geplant, die Umweltverträglichkeitserklärung für den Teilabschnitt "Aich - Althofen/Drau" im Dezember 2001 und die Umweltverträglichkeitserklärungen für die Teilabschnitte "Wettmannstätten - St. Andrä" und "St. Andrä - Aich" im März 2002 vorzulegen.

Nach Vorlage der jeweiligen Umweltverträglichkeitserklärungen werden die eigentlichen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchzuführen sein, wobei aus derzeitiger Sicht und unter der Voraussetzung eines positiven Verfahrensergebnisses ein Abschluss der für diese vier Teilabschnitte durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren bis Mitte des Jahres 2003 als realistisch erscheint. Dies stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Erlassung der erforderlichen Trassenverordnungen dar.

**Frage 6:**

Wird der verordnete Trassenverlauf der Koralmbahn über den Grazer Flughafen geführt werden?

**Antwort:**

Die HL-AG hat die dem Trassenverordnungsverfahren und dem im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren betreffend den Teilabschnitt "Feldkirchen - Wettmannstätten" der geplanten Koralmbahn Graz - Klagenfurt zugrunde zu legenden Unterlagen erstellt. In diesen Unterlagen ist die Streckenführung der geplanten Koralmbahn über den Grazer Flughafen vorgesehen.

Die Erlassung einer Trassenverordnung für den gegenständlichen Abschnitt setzt jedoch einen

positiven Abschluss des durchzuführenden Trassenverordnungsverfahrens und des damit verbundenen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens voraus.

**Frage 7:**

Auf welcher Rechtsbasis wird der zu planende Korridor der Grazer Ostbahn gesichert werden?

**Antwort:**

Eine Übertragung der Planung einer Verbindungsstrecke von der Koralmbahn zur Grazer Ostbahn bis zur Trassenverordnung an die HL-AG liegt derzeit nicht vor. Mit der HL-Ü-VO, BGBl. Nr. 405/1989 idF BGBl. II 306/2001 (9. HL-Ü-VO) wurde der HL-AG die Planung einer Verbindungsstrecke von der Koralmbahn zur Grazer Ostbahn bis Abschluss Korridorauswahl übertragen. Nach Abschluss der Korridorauswahl ist hinsichtlich der Korridorsicherung auf die von den zuständigen Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Vorschriften betreffend die Raumordnung beziehungsweise die Flächenwidmung zu verweisen.

**Zu Frage 8:**

Zu welchem Zeitpunkt wird der Bau der zweigleisigen Südbahn von Werndorf nach Spielfeld verordnet werden? Wie wird der Bau finanziert werden?

**Antwort:**

Der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG wurde nunmehr mit der im August d. J. erlassenen HL-Übertragungsverordnung die Planung für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Werndorf und Spielfeld-Straß übertragen; gleichzeitig erfolgte eine Rücknahme der den Österreichischen Bundesbahnen bereits im Jahr 1996 übertragenen Planung.

Eine Bauübertragung und damit die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel erscheint erst sinnvoll, wenn konkrete Planungsergebnisse, insbesondere genaue Kenntnisse der tatsächlichen Kosten, vorliegen.