

3839/AB XXI.GP

Eingelangt am: 08.07.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3854/J-NR/2002 betreffend Koralm bahn, die die Abgeordneten Mag. Maier und GenossInnen am 8. Mai 2002 an mich gerichtet haben, bee hre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Im Generalverkehrsplan steht das Gesamtinteresse des Bundes vor spezifischen unternehmerischen Zielen der ÖBB, was auch die erheblichen Bundeszuschüsse zur SchLG-Finanzierung rechtfertigt. In diesem Sinne sind für die Realisierung der Koralm bahn weniger die Verbesserungen des Bahnbetriebs, sondern vor allem die Strukturverbesserungen für den Standort Südösterreich entscheidend. Dieses Projekt ist damit als ein strategisches Kernstück der österreichischen Verkehrs politik von staatspolitischer Relevanz zu verstehen.

Im europäischen Schienennetz ist die ca. 126 km lange Koralm bahn Graz - Klagenfurt Teil der Pontebbana-Achse Polen - Wien - Italien sowie einer künftigen Verbindung Ungarn - Italien über Südösterreich. Als Teil einer zukünftigen modernen Südbahn wird sie im nationalen Netz eine gravierende Lücke, nämlich zwischen den beiden benachbarten Landeshauptstädten Graz und Klagenfurt, schließen. Damit trägt die Koralm bahn wesentlich zur vollwertigen Integration des verkehrsgeographisch benachteiligten Südens Österreichs in das Transeuropäische Schienennetz bei und wertet diese Region als Wirtschaftsstandort auf.

Der Süden und der Südosten Österreichs ist - insbesondere auf der Schiene - deutlich schlechter erreichbar als die übrigen Zentralräume des Bundesgebiets. Insgesamt sind davon rund 1,3 Millionen Österreicher betroffen. Vor allem das Grazer Becken (Graz, Weststeiermark, Oststeiermark und Südburgenland) ist räumlich durch natürliche Barrieren (Koralm, Gleinalm, Wechsel) von den wichtigsten übrigen Zentren Österreichs und des westlichen Auslands getrennt.

Der Beitrag allein der Koralm bahn zur Behebung der Erreichbarkeitsmängel, die auch auf die Konfiguration und den Ausbauzustand der Südbahn zurückzuführen sind, wurde vom Institut für Stadt und Regionalforschung der TU mit ca. 170 Mio. € pro Jahr beziffert. Die volkswirtschaftliche Renta-

bilität dieses Projekts übersteigt somit beträchtlich die betriebswirtschaftliche Rentabilität vieler anderer Schieneninvestitionen.

Da die Hauptwirkung der Koralmbahn in der Herauslösung des Grazer Raumes aus seiner verkehrsgeographischen Benachteiligung und der Erreichbarkeitsverbesserung der südlichen Bundesländer beruht, andererseits aber zumindest in den ersten Jahren Verkehrsbelastungen in der Höhe von maximal 100-120 Zügen pro Tag zu erwarten sind, ist eine schrittweise Umsetzung nach einem Phasenkonzept möglich, wobei für den Zulauf auf steirischer und Kärntner Seite zum Teil bestehende eingleisige Strecken (GKE, Jauntalbahn) nutzbar sind.

Zu den Fragen 1,2, 3, 4 und 5:

Sehen Sie eine Möglichkeit, für die Planung, Errichtung bzw. Ausbau der Bahnstrecke zwischen , Graz und Klagenfurt, von der EU Fördergelder zu bekommen?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Haben Sie darum bereits bei der EU angesucht?

Wenn ja, wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Hinsichtlich der EU-Fördergelder für die Koralmbahn Graz-Klagenfurt darf ich festhalten, dass die Koralmbahn derzeit bereits durch EU-Zuschüsse für transeuropäische Netze (TEN-Zuschüsse) gefördert wird. Mit Entscheidung der Europäischen Kommission vom 2. Juli 1999 wurde für die Koralmbahn ein TEN-Zuschuss in Höhe von 3,5 Millionen Euro zugesprochen. Hierbei handelt es sich um einen Zuschuss zu den Planungen im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens.

Was Zuschüsse für die Errichtung ("Baukostenzuschuss") betrifft, kann ich mitteilen, dass im Jahr 2002 neben anderen Schienenvorhaben auch für einen Teilabschnitt der Koralmbahn (Graz - Puntigam) ein Antrag auf Gewährung eines direkten Zuschusses ("Baukostenzuschuss") gestellt wurde. Falls dieses Vorhaben von der Europäischen Kommission für einen Zuschuss ausgewählt wird, würde die entsprechende Entscheidung der Kommission bis Ende des Jahres erfolgen. Die Aussichten auf Zuschüsse für den Bereich außerhalb des Indikativen Mehrjahresprogrammes sind aber im Jahr 2002 für alle Mitgliedstaaten eher gering, da der größte Teil der für 2002 zur Verfügung stehenden TEN-Mittel bereits im Rahmen des Indikativen Mehrjahresprogramms 2001 bis 2006 (MIP), aus welchem Österreich bereits Zuschüsse zugesprochen wurden, gebunden sind und die Europäische Kommission für den Bereich außerhalb des MIP bereits im Vorjahr angekündigt

hat, dass die zur Verfügung stehenden Mittel in erster Linie für Europäische Projekte (u.a. Europäisches Zugsteuerungssystem und EGNOS) verwendet werden sollen.

Ansonsten ist im Zusammenhang mit Zuschüssen zur Errichtung zu bemerken, dass der größte Teil der Koralmbahn sich noch im Planungsstadium befindet.

Zu Frage 6:

Welche Haltung nehmen Sie zu Aussagen ein, dass der Bau der Koralmbahn, ohne den Bau des Semmering-Basistunnel, aus überregionaler verkehrspolitischer Sicht als nicht sinnvoll bezeichnet wird?

Antwort:

Derartige Aussagen sind nicht nachvollziehbar, sie lassen völlig außer acht, dass die wichtigsten Effekte der Koralmbahn, die massive Aufwertung verkehrsgeographisch benachteiligter Regionen im Südosten des Landes unabhängig vom Ausbauzustand des Semmeringabschnittes ergeben. Verbesserungen zwischen Wien und Graz würden sich in ihren positiven Auswirkungen im Fernverkehr allerdings zu jenen zwischen Graz und Klagenfurt addieren. Es ist aber aufgrund der Planungen jedenfalls davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Koralmbahn auch im Abschnitt Wien - Graz eine wesentliche Verbesserung der Betriebsqualität erreicht sein wird.

Zu Frage 7:

Welche sachliche Begründung haben Sie, die ohnehin knapp bemessenen Gelder für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, zu diesem Zeitpunkt für die Errichtung der Koralmbahn einzusetzen?

Antwort:

Gerade für die Koralmbahn ist, wie bereits dargestellt, das Geld gut investiert, zumal ein Vollausbau über die gesamte Länge nicht unmittelbar erforderlich ist. Die Standortaufwertung, die in einer Studie der TU Wien mit ca. 170 Mio. € pro Jahr beziffert wurde und die mehr als 1 Million Österreicherinnen und Österreichern zugute kommen wird, ergibt sich schon mit der ersten verkehrswirksamen Durchbindung und ist ein entscheidender Beitrag des Bundes zur Chancengleichheit der Regionen, indem der Wirtschaft in den Räumen Graz, Weststeiermark, Unterkärnten (insbesondere dem Lavanttal) und Klagenfurt wesentlich verbesserte Standortbedingungen geboten werden.

Zu den Fragen 8 und 9:

Halten Sie den Bau der Koralmbahn für ein überwiegend regionales Verkehrsprojekt?

Wenn nein, welchen überregionalen Charakter hat dieses Projekt? Welche überregionalen Verkehrsströme werden in Zukunft auf dieser Strecke verlaufen?

Antwort:

Die Koralmbahn hat einen extrem hohen regionalwirtschaftlichen Nutzen. Sie ist aber Teil des Süd- bzw. Pontebbanakorridors, ist großräumig auch als Verbindung Ungarn - Italien wirksam und ist daher Teil der Transeuropäischen Netze. Auf nationaler Ebene kommt der Koralmbahn, derzeit noch "missing link" zwischen Graz und Klagenfurt, die Bedeutung eines Schlüsselprojekts zu.

Zu Frage 10:

Auf Grund welcher zu erwartender Verkehrsströme zwischen Graz und Klagenfurt, halten Sie die Investitionen für das Projekt Koralmbahn jetzt für notwendig?

Antwort:

Die Entscheidung umfasst zwei Ebenen: Der Zusammenhang von Raumstruktur, Erreichbarkeit und Standortqualität und die Einbettung in ein übergeordnetes, großräumiges Korridoretzwerk entscheidet über die Netzkonfiguration, die zu erwartenden Verkehrsmengen über die Dimensionierung, also über die Anzahl der Gleise. Die Prognosen des Generalverkehrsplans gehen von rund 8000 Reisenden pro Tag, in den Zulaufstrecken entsprechend mehr, und rund 7 Mio. Tonnen Güter pro Jahr aus.

Zu Frage 11:

Halten sie das Projekt "Koralmbahn" im Zuge der kommenden EU-Erweiterung für ein prioritäres Verkehrsprojekt?

Antwort:

Als Folge der EU-Erweiterung ist mittel- bis langfristig ein starkes Anwachsen der Verkehrsströme, insbesondere auch in der für die Koralmbahn relevante Richtung Nordost-Südwest, zu erwarten. Und die Standorteffekte infolge der Neuausrichtung und Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse im Süden und Südosten des Bundesgebiets sollten jedenfalls in Österreich lukriert werden, zumal gerade die betroffenen Regionen an einer noch länger spürbaren Wohlstandskante nach Wegfall der EU-Außengrenze verstärkt einer sozialen Erosion ausgesetzt sein könnten.

Zu den Fragen 12,13 und 14:

Sind Sie in dieser Frage bei den zuständigen Stellen der EU, bezüglich entsprechender Fördergelder im Zuge der Osterweiterung, vorstellig geworden?

Wenn ja, wann und mit welchen Ergebnissen?

Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Wie sicherlich bekannt ist, hat die Europäische Kommission im Juli 2001 eine Mitteilung über die Auswirkungen der Erweiterung für die an Beitrittsländer angrenzenden Regionen und Gemeinschaftsaktionen für Grenzregionen vorgelegt.

In dieser Mitteilung kündigte die Europäische Kommission (EK) im Zusammenhang mit dem trans-europäischen Verkehrsnetz (TEN) zusätzliche Mittel für die JEN in den Grenzregionen zu den Beitrittsländern an.

Im Oktober 2001 hat die Europäische Kommission schließlich einen entsprechenden Vorschlag zur Änderung der TEN-Finanzierungsverordnung (Verordnung Nr. 2236/95/EG geändert durch Verordnung Nr. 1655/99/EG) vorgelegt, der derzeit unter Federführung des Bundesministeriums für Finanzen im Rat verhandelt wird.

Dieser Vorschlag sieht zur Ergänzung der EU-Förderung auf dem Territorium der Beitrittsländer vor, dass innerhalb der EU im Zeitraum 2003 bis 2006 zusätzliche TEN-Mittel für die allerdringendsten Verbesserungen der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur mit den Beitrittsländern eingesetzt werden. Der Vorschlag der Kommission wird derzeit im Rat verhandelt und es wird sich erst zeigen, ob sich dafür im Rat eine entsprechende Mehrheit findet und wie diese Fördermöglichkeit konkret ausgestaltet ist. Jedenfalls würden allfällige Zuschüsse aus den genannten zusätzlichen TEN-Mitteln erst ab dem Jahr 2003 gewährt werden und die Anträge hierfür können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht gestellt werden.

Zu den Fragen 15,16,17 und 18:

Wie stehen Sie zu der Tatsache, dass in der europäischen Verkehrsplanung (TEN-Projekte) die Koralmbahn nicht einmal erwähnt wird?

Werden Sie Initiativen auf europäischer Ebene ergreifen, dass die Koralmbahn in die TEN-Projekte der EU aufgenommen wird?

Wenn ja, welche und wann?

Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Die Behauptung, wonach die Koralmbahn in der europäischen Verkehrsplanung nicht einmal erwähnt wird, ist nicht nachvollziehbar. Die Koralmbahn ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz als Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen.

Diese Behauptung dürfte insofern auf einem Missverständnis beruhen, als die Entscheidung Nr. 1692/96/EG über Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz, in welcher das transeuropäische Verkehrsnetz festlegt wird, nur einen kleinen Teil der TEN-Vorhaben, nämlich die vorrangigen Vorhaben von Essen und Dublin, wozu für Österreich die Brennerachse gehört, namentlich aufliest. Alle übrigen TEN-Vorhaben, die nicht zu den vorrangigen Vorhaben von Essen und Dublin gehören, ergeben sich aus den Karten in Anhang I der Entscheidung Nr. 1692/96/EG.

Tatsache ist, dass die Koralmbahn im Leitschema des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Anhang I Abschnitt 3 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG als geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgewiesen und damit ein TEN-Vorhaben ist.

Die Tatsache, dass die Koralmbahn ein TEN-Vorhaben und für die europäische Verkehrsplanung von Bedeutung ist, ergibt sich auch daraus, dass wie oben angeführt, für die Koralmbahn bereits ein TEN-Zuschuss gewährt wurde. Voraussetzung für einen TEN-Zuschuss ist, dass es sich bei dem geförderten Vorhaben um ein TEN-Vorhaben handelt. Denn Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 2236/95 über die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze sieht vor, dass ein TEN-Zuschuss nur für Vorhaben von gemeinsamem Interesse gewährt werden kann, die im Rahmen der Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz ausgewiesen werden.