



Hubert Gorbach  
Radetzkystraße 2, A-1030 Wien  
Telefon +43 (1) 711 62-8000  
Telefax +43 (1) 713 78 76  
hubert.gorbach@bmvit.gv.at

GZ. 11500/4-CS3/04

Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

*Der Bundesminister*

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Parlament  
1017 Wien

XXII. GP.-NR  
**1334 /AB**  
**2004 -03- 19**

**zu 1328/J**

Wien, 18. März 2004

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1328/J-NR/2004 betreffend zweckentfremdete Verwendung von Schieneninfrastrukturgeldern für Straßenbau in Kärnten, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 21. Jänner 2004 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Ist das Land Kärnten, das bekanntlich bei der Veränderung der Bundesstraßen und nochmals nach dem Verfassungsgerichtshofs-Diktum zum Zweckzuschussgesetz über FPÖ-Initiative vom Bund auf Kosten der Steuerzahler mit Zusatz-Straßenbaumitteln bedient wurde, Ihrer Ansicht nach unzureichend mit Straßenbaumitteln ausgestattet?

**Antwort:**

Mit BGBI. I Nr. 120/2003 wurde das Zweckzuschussgesetz 2001 dahingehend geändert, dass gemäß §4a Abs. 5 dieses Gesetzes der Bund in den Jahren 2002 bis 2010 für die Finanzierung von Straßen Zuschüsse in der Höhe von 58,135 Mio. € an das Land Kärnten leistet.

Die Frage, ob diese Geldmittel zureichend oder unzureichend sind, wäre vom Land Kärnten bzw. von dem mit der Vollziehung des Zweckzuschussgesetzes betrauten Bundesminister für Finanzen zu beantworten.

**Fragen 2 und 3:**

Wie beurteilen Sie die Verwendung von Schieneninfrastrukturmitteln in Millionenhöhe für das Straßenbauprojekt „Draubrücke Lippitzbach“ in Kärnten?

Auf welcher gesetzlichen Grundlage erfolgt die Verwendung von für den Bau einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke gewidmeten Mitteln für Straßenbau, der in keinem schlüssigen Zusammenhang mit diesem HL-Projekt steht?

**Antwort:**

Die Erneuerung der Lippitzbachbrücke ist ein integrativer Bestandteil des Gesamtprojektes zur Errichtung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecke Graz- Klagenfurt, weil von der HL-AG im

GZ. 11500/4-CS3/04



**Zusammenhang mit der Errichtung des Abschnittes Althofen - Aich eine leistungsfähige Straßenverbindung für den Baustellenverkehr benötigt wird.**

Im Generalverkehrsplan ist im Paket 1a (2002 - 2006) des Investitionsprogrammes Schiene unter der Nr. 20 folgender Abschnitt definiert:

„Koralmbahn, Graz - Feldkirchen - Althofen inkl. Schleife Bleiburg und Lippitzbachbrücke (Abschnitt K)

Ausgehend vom GVP wurde das Projekt der HL-AG durch Aufnahme in die HL-Ü-VO (BGBI II 405/1989 i.d.F. BGBI. II Nr. 411/2002) übertragen und damit die finanzielle Bedeckung übernommen.

Das vorliegende UVE - Projekt zur Koralmbahn umfasst im Bereich Bleiburg/Südkärnten neben der Neubautrasse zwischen Aich und Althofen auch die Beibehaltung der Bleiburger Schleife zur Bedienung der Region Bleiburg/Südkärnten im Regionalverkehr.

Um die räumliche Wirkung der Koralmbahn Graz – Klagenfurt in der Region Bleiburg/Südkärnten beurteilen zu können, wurde in meinem Ressort eine intermodale Arbeitsgruppe eingerichtet, die das Büro Regional Consulting beauftragt hat, eine verkehrliche und räumliche Untersuchung für mehrere Planfälle mit einer Kosten-Nutzen-Analyse - überlagert mit einer Sensibilitätsuntersuchung - durchzuführen.

Als Ergebnis ist in dem vorliegenden Schlussbericht dargelegt, dass aufgrund der Wirkungen von Schienen- und Straßennetzkonzeptionen eine Kombination des UVE-Projektes auf der Schiene mit der Errichtung der Straßenbrücke über die Drau im Bereich des Lippitzbachtales zum gesamtwirtschaftlichen Optimum der betrachteten Verkehrssysteme führt, wobei das höchste Nutzen-Kosten-Verhältnis mit der neuen Straßenbrücke über die Drau in Kombination mit dem UVE-Projekt ohne den Bahnhof Eis-Ruden erzielt wird.

Um das gesamtwirtschaftliche Optimum zu erzielen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Land Kärnten eine koordinierte Vorgangsweise dahingehend festgelegt, dass – abweichend vom GVP – die Errichtung der Lippitzbachbrücke durch das Land Kärnten erfolgt und die HL-AG einen Kostenbeitrag in jener Höhe leistet, die der Einsparung durch die verbesserte Baustellenabwicklung entspricht. Dies ermöglicht es der HL-AG, ihrer Verpflichtung zu einer möglichst umweltschonenden und effizienten Abwicklung der Baustellenlogistik nachzukommen.

#### **Frage 4:**

Ist der Schluss zutreffend, dass die umgeleitete Summe von 3,5 Mio Euro oder fast 50 Mio Schilling im Schienennbereich entbehrlich ist?

#### **Antwort:**

Nein, weil die Ermittlung der o.a. Einsparungen im Sinne der Erzielung eines gesamtwirtschaftlichen Optimums gemäß der oben angeführten Studie, durchgeführt durch das Büro ILF, einen Betrag in der Höhe von ca. € 3 Mio. (inkl. USt.) ergeben hat. Dieser Betrag wird dem Land Kärnten als Kostenbeitrag für die Errichtung der Lippitzbachbrücke zur Verfügung gestellt.

#### **Fragen 5 und 6:**

Ist der Schluss zutreffend, dass für Schieneninfrastruktur in Österreich bzw. bei der HL-AG zuviel Geld vorhanden ist?

GZ. 11500/4-CS3/04



**Wenn nein: Welches Schieneninfrastrukturprojekt bzw. welche -projektteile werden infolge der Verwendung dieser Gelder für andere Zwecke nun später, reduziert oder gar nicht realisiert?**

**Antwort:**

Nein.

Die Schieneninfrastrukturprojekte werden entsprechend dem im Generalverkehrsplan vorgesehenen Zeitplan abgewickelt.

**Frage 7:**

Warum werden die erwähnten Mittel nicht für die Verbesserung des Lärmschutzes für Koralmbahn-AnrainerInnen zB im Raum St. Kanzian am Klopeinersee verwendet, statt für Straßenbau?

**Antwort:**

Den Bestimmungen der SchIV entsprechende Lärmschutz muss jedenfalls bei der Errichtung der Hochleistungsstrecke zwischen Graz und Klagenfurt eingehalten werden. Die Lärm situation wird im Zuge der UVP behandelt. Die öffentliche Erörterung in St. Kanzian erfolgt im Frühjahr 2004.

Darauf aufbauend werden im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens die Lärmschutzmaßnahmen aufbereitet, vorgeschrieben bzw. umgesetzt. Im Übrigen verweise ich auf die Ausführungen zu den Fragen 2 – 6.

**Frage 8:**

Zu welchen Konditionen und auf welcher gesetzlichen Grundlage erfolgt die Vorfinanzierung von Straßenbaukosten einer Kärntner Landesstraße durch die SCHIG?

**Antwort:**

Die Vorfinanzierung erfolgt auf Grundlage des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes und des Hochleistungsstreckengesetzes, die des Landesanteils erfolgt zu den üblichen Konditionen der SCHIGmbH.

**Frage 9:**

Wird beim Bau der Koralmbahn im Raum Südkärnten/Bleiburg auf umweltfreundliche Baustellenlogistik inklusive weitestmöglicher Nutzung der Schienenbestandsstrecke für Materialan- und -abtranspote etc. gesetzt werden, wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Soweit dies möglich ist, ja. Einzelne Baulöse lassen sich jedoch nicht sinnvoll über die Schiene erschließen, sodass für entsprechende Straßenzufahrten Sorge getragen werden muss.

Im Zuge der Projektaufbereitung wurde bei der Baustellenlogistik großer Wert darauf gelegt, dass die Transportwege auf ein Minimum beschränkt werden.

Das bei der Bauherstellung anfallende hochwertige Material wird im Hinblick auf die Ressourcenknappheit und unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes wieder einer hochwertigen Verwendung als Schüttmaterial zugeführt, wofür auch geeignete Straßenverbindungen erforderlich sind.

GZ. 11500/4-CS3/04

**Fragen 10 und 11:**

Was haben Sie bzw. Ihre Vertreter in den Aufsichtsgremien der HL-AG und der SCHIG gegen die beschriebene Zweckentfremdung von Schieneninfrastrukturmitteln für Straßenbau im Rahmen des Kärntner Landtagswahlkampfes unternommen?

Was werden Sie bzw. Ihre Vertreter noch dagegen unternehmen?

**Antwort:**

Die Errichtung der Lippitzbachbrücke erfolgt im Rahmen der notwendigen Baustelleneinrichtungen, ohne diese kann die Baustellenlogistik nicht ausreichend abgewickelt werden. Dem Aufsichtsrat der HL-AG wurde der Sachverhalt berichtet und von diesem der Kostenbeitrag angesichts der vorliegenden Untersuchungen zur Kenntnis genommen.

**Frage 12:**

Werden Sie sich für die breite Verankerung dieses „Modells“ durch Aufnahme einer Querfinanzierungsbestimmung von der Schiene zur Straße im Rahmen der künftigen Wegekostenrichtlinie der EU einsetzen, und wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Bei der Wegekostenrichtlinie vertrete ich den österreichischen Standpunkt, dass eine Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene ermöglicht werden muss. Die Aufnahme einer Querfinanzierungsbestimmung von der Straße zur Schiene im Rahmen der künftigen Wegekostenrichtlinie der EU ist aus meiner Sicht unbedingt zu verfolgen, um die künftige Finanzierung von Schienenprojekten, insbesondere auch im Hinblick auf die in Aussicht genommene Realisierung des Brenner-Basistunnels, zu unterstützen.

**Frage 13:**

Erwarten Sie durch die beschriebenen Vorgänge und Mittelflüsse eine Stärkung der österreichischen Verhandlungsposition bei der Wegekostenrichtlinie, insbesondere im Lichte der Tatsache, dass das erwähnte Straßenbauprojekt nach Aussage Ihrer Kärntner Parteifreunde dem Anschluss Sloweniens an die Südautobahn dienen soll und es sich somit um eine mit Schienengeldern mitfinanzierte Straßentransitstrecke handelt?

**Antwort:**

Meine Verkehrspolitik ist auf eine intermodale Vernetzung von Verkehrsträgern ausgerichtet, wobei hiebei nach Möglichkeit darauf zu achten ist, dass ein gesamtwirtschaftliches Optimum erzielt wird. Dies war auch die Grundlage für die oben angeführte Vorgangsweise. In diesem Zusammenhang muss eine der Hauptbemühungen sein, dass die Schiene im Hinblick auf die zukünftigen Verkehrsentwicklungen eine erhöhte Bedeutung erhält. Dies ist auch der Grund, warum dem Projekt Koralm bahn seitens der Verkehrspolitik eine erhöhte Bedeutung zukommt, damit sichergestellt wird, dass eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene auch im Süden Österreichs möglich wird.

Mit freundlichen Grüßen