



**REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie**

**XXII. GP.-NR
1477 /AB
2004 -04- 19**

GZ. 10000/16-CS3/04

zu 1547/J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 16. April 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1547/J-NR/2004 betreffend Neubau der Tauernbahnstrecke im Gasteinertal als Hochleistungsstrecke, die die Abgeordneten Rest-Hinterseer, Freundinnen und Freunde am 26. Februar 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 2, 3 und 5:

Welche eisenbahnrechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Neubau der Tauernbahn im Gasteinertal als HL-Strecke a) laufen derzeit, b) sind für die nächste Zeit in Aussicht genommen?

Wann erfolgten in diesem Zusammenhang im einzelnen welche Einreichungen bei der Behörde?

Erfolgte insbesondere eine gemeinsame Einreichung für Angertalbrücke und anschließende Tunnelstrecken?

Welche sonstigen Maßnahmen zur Umsetzung des Projekts in den Gemeinden Bad Hofgastein und Badgastein a) laufen derzeit, b) sind für die nächste Zeit in Aussicht genommen?

Antwort:

Mit Bescheid vom 20. Juli 1999, GZ. 225.662/4-II/C/12/99 wurde den Österreichischen Bundesbahnen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung sowie die Rodungsbewilligung für den zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn im Abschnitt „Brandstatt – Abzweigung Loifarn 1, km 2,060 bis km 7,088 neu“ erteilt.

Die Betriebsbewilligung für eine Teilinbetriebnahme ist noch im Jahr 2004 vorgesehen.

Weiters wurde der Abschnitt „Angerschluchtbrücke – Bf. Angertal“ zur Abwicklung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens am 15. Dezember 2003 eingereicht. Die ÖBB beab-

sichtigen ferner im Mai 2004 die Unterlagen zur Trassenverordnung nach dem Hochleistungsstreckengesetz für den Abschnitt „Steinbach – Angertal (Schlossalmtunnel)“ vorzulegen.

Für die Tunneltrassen im Bereich der Gemeinde Badgastein wird von den ÖBB derzeit die Grundlagenplanung weitergeführt. In den nächsten Wochen werden aktuelle Ergebnisse zum Thema betriebliche Simulation Prognose 2016 vorliegen. Im Anschluss daran ist die Bearbeitung des Arbeitspakets Tunnelsicherheit vorgesehen.

Fragen 4, 6, 12 und 15:

Entsprechen die einzelnen Einreichungen inhaltlich den Festlegungen im privatrechtlichen Vertrag der ÖBB mit Land, Gemeinden und Aktionsgemeinschaft über das Ergebnis der Mediation, und wenn nein, worin bestehen die Abweichungen?

Werden dabei die Inhalte des erwähnten Vertrags vollinhaltlich umgesetzt, wenn nein, warum nicht?

Welchen Einfluss hat die Umstrukturierung und Filetierung der ÖBB gemäß ÖBB-Strukturgesetz 2003 auf die Umsetzung der Inhalte des erwähnten Vertrags?

Wie bewerten Sie die Tatsache, dass in der Region Badgastein-Bad Hofgastein jedes Jahr mehr als doppelt so viele Einnahmen erwirtschaftet werden wie das Gesamtprojekt laut ÖBB-Angaben kosten würde und dass diese Einnahmen bei zunehmenden Lärmproblemen infolge unvollständiger Umsetzung des Mediationsergebnisses gefährdet wären?

Antwort:

Die von den ÖBB durchgeführte Behördeneinreichung entspricht inhaltlich den Ergebnissen des vom Mediationsforum im Jahr 2001 vorgelegten Endberichtes. Nach heutigem Ermessen werden auch künftige Einreichungen und Behördenvorlagen diesen Ergebnissen entsprechen, weshalb nicht von einer unvollständigen Umsetzung des Mediationsverfahrens hinsichtlich der vorgenommenen Lärmschutzmaßnahmen ausgegangen werden kann. Ein gesonderter Vertrag der ÖBB mit Land, Gemeinden und Aktionsgemeinschaft liegt nicht vor. Hinsichtlich der Trassenführung der neu zu errichtenden Bahnstrecke im Gebiet der Gemeinde Badgastein sowie der Marktgemeinde Bad Hofgastein gibt es eine Vereinbarung zwischen den ÖBB und den beiden Gemeinden.

Im Bundesbahn-Strukturgesetz 2003 sind die Fragen der Rechtsnachfolge eingehend geregelt.

Frage 7:

Wer trägt die politische Verantwortung, falls die ÖBB eingegangene privatrechtliche Verpflichtungen verletzt?

Antwort:

Die Verletzung privatrechtlicher Verpflichtungen ist vorrangig nach den Kriterien des Zivilrechtes zu beurteilen und daher grundsätzlich von den Organen der Gesellschaften zu verantworten.

Fragen 8 und 9:

Wird über das Gesamtprojekt die nötige Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, wenn ja wann, wenn nein, warum im einzelnen nicht?

Ist Ihnen in diesem Zusammenhang ein Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht bekannt?

GZ. 10000/16-CS3/04

Antwort:

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. Ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, wird durch gesetzliche Bestimmungen geregelt.

Seitens der Salzburger Umweltanwaltschaft besteht dem Vernehmen nach die Absicht, gemäß den Bestimmungen des UVP-Gesetzes einen Feststellungsantrag beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen, ob für das eingereichte Projekt „Angerschluchtbrücke - Bahnhof Angertal“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Der Antrag ist bis dato nicht eingelangt.

Frage 10:

Sind die Vorgaben der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung im Raum Bad Hofgastein und Badgastein erfüllt, und wenn nein, was werden Sie in diesem Zusammenhang im einzelnen bis wann unternehmen?

Antwort:

Die Österreichischen Bundesbahnen sind verpflichtet, die Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung einzuhalten. Es ist daher davon auszugehen, dass die Österreichischen Bundesbahnen die Vorgaben der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung erfüllen werden, soferne die angeführten Bauvorhaben unter deren Geltungsbereich fallen.

Frage 11:

Welche sonstigen Maßnahmen zur Entlastung der Bevölkerung in den Gemeinden des Gasteinertals vom Bahnlärm werden Sie wann im einzelnen setzen?

Antwort:

Im Gemeindegebiet von Dorfgastein wurden bzw. werden im Zuge der lärmtechnischen Bestandsstreckensanierung gemäß Durchführungsvertrag vom 5. Oktober 1999, abgeschlossen zwischen Bund, Land Salzburg und Gemeinde Dorfgastein, folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bahnkm 16.221 - 16.830, Lärmschutzwand 4 – Baumaßnahmen wurden 2002 abgeschlossen,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bahnkm 13.490 - 14.504, Lärmschutzwand 3 – Bau-durchführung Herbst 2003 bis April 2004,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bahnkm 12.280 - 13.490, Lärmschutzwand 2 – Bau-durchführung geplant von Juni 2005 bis September 2005,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bahnkm 11.311 - 12.113, Lärmschutzwand 1 – Bau-durchführung geplant von Mai 2006 bis August 2006,
- Förderung des Einbaues von Lärmschutzfenstern (Objektförderung) in dem von Bahnlärm beeinträchtigten Bereichen des gesamten Gemeindegebietes.

GZ. 10000/16-CS3/04

Im Gemeindegebiet von Bad Hofgastein werden im Zuge der lärmtechnischen Bestandsstreckensanierung gemäß Durchführungsvertrag vom 22.02.2002, abgeschlossen zwischen Bund, Land Salzburg und Gemeinde Bad Hofgastein, folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bahnkm 15.422 - 16.033, Lärmschutzwand 1 – Bau-durchführung Herbst 2003 bis April 2004,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bahnkm 16.033 - 17.135, Lärmschutzwand 2 – Bau-durchführung Herbst 2003 bis April 2004,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bahnkm 18.312 - 19.606, Lärmschutzwand 4 – Bau-durchführung geplant von August 2005 bis November 2005,
- Errichtung einer Lärmschutzwand von Bahnkm 20.277 - 21.805, Lärmschutzwand 5 – Bau-durchführung geplant von Oktober 2005 bis Mai 2006,
- Förderung des Einbaues von Lärmschutzfenstern (Objektförderung) in dem von Bahnlärm beeinträchtigten Bereichen des gesamten Gemeindegebietes.

Fragen 13 und 14:

Wie gelangen Sie zur Angabe, der Neubau der Strecke gemäß Einigung in der Region würde „fast 300 Mio Euro“ kosten, wo doch die im Mediationsverfahren vorgelegten Original-Aufstellungen der ÖBB - die bei Infrastrukturprojekten erfahrungsgemäß selten zu wenig großzügig schätzen und auch in diesem Fall einen Aufschlag von 15% für „Unvorhergesehenes“ eingerechnet hatten - 174 bis maximal 203 Mio Euro Investitionssumme angeben?

Welche konkrete Grundlage lag der kostenmäßigen Quantifizierung dieses Projektes im GVP im einzelnen zugrunde?

Antwort:

Im Mediationsforum fand die Trassenführung der Variante 2 im Bereich Badgastein und der Variante 4 im Bereich Bad Hofgastein die einvernehmliche Zustimmung. 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.

Die Kostenangaben im GVP beruhen auf genaueren Schätzungen, berücksichtigen auch die Kosten für die Streckenausrüstung und liegen daher naturgemäß höher als die oben angegebenen Rohbaukosten.

Fragen 16 und 17:

Ist es entsprechend den klaren Aussagen auf Seite 40 des GVP zutreffend, dass die in Paket 2 des GVP aufgeführten Schienenprojekte nicht finanziert sind?

Ist dies insbesondere für die Strecke Kralbach-Böckstein der Fall?

GZ. 10000/16-CS3/04

Antwort:

Der Gesamtverkehrsplan umfasst eine große Anzahl von Eisenbahn-Infrastrukturvorhaben, deren Realisierungszeiträume einzelnen Paketen zugeordnet wurden, für welche auch jeweils eine entsprechende Finanzierungsvorsorge zu treffen ist.

Als erster Schritt wurde nach Vorstellung des Gesamtverkehrsplanes die Finanzierung des zeitlich erstgereichten Paketes 1a durch Beschluss des Ministerrates sichergestellt.

Die Finanzierung der weiteren Pakete 1b und 2 sollte jeweils rechtzeitig vor Inangriffnahme der darin enthaltenen Eisenbahn-Infrastrukturvorhaben erfolgen.

Aus diesem Grund ist derzeit für den im Paket 2 enthaltenen Ausbau des Streckenabschnittes „Kralbach – Böckstein“, dessen Realisierung erst nach 2011 vorgesehen ist, keine finanzielle Vorsorge getroffen.

Fragen 18, 19 und 20:

Wieso behaupten Sie trotzdem nach wie vor und daher offensichtlich fälschlich (zB im Parlament am 28.1.2004 im Rahmen der von den Grünen beantragten Aktuellen Stunde zum Thema „Kommt die Umwelt unter die Räder?“), dass 30 der 45 Euro-Milliarden oder zwei Drittel der im GVP aufsummierten Investitionsmittel in den Schienenbereich fließen?

Wann werden Sie für eine Änderung des realen Verteilungsschlüssels bei Verkehrsinfrastrukturinvestitionen dahingehend sorgen, dass der Investitionsschwerpunkt des Bundes und der in seinem Eigentum stehenden Gesellschaften den zahlreichen Ankündigungen von der Priorität der Schiene und der Verlagerung auf ebendiese gerecht wird?

Wann werden Sie zu diesem Zweck die Möglichkeit der RL 1999/62/EG zur Querfinanzierung sowie die daneben bestehenden Möglichkeiten zur Querfinanzierung nützen?

Antwort:

Meine diesbezüglichen Aussagen bezogen sich – wie dies im Anfragepunkt 18 auch richtigerweise durch den Begriff „aufsummiert“ dargestellt wird – auf die für die Eisenbahn-Infrastruktur und auf die für die Straßen-Infrastruktur gesamthaft im Gesamtverkehrsplan dargestellten Investitionsmittel und können daher nicht als fälschlich bezeichnet werden.

Unter diesem Gesichtspunkt liegt der Investitionsschwerpunkt nach wie vor beim Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur, wofür auch sämtliche EU-konformen Möglichkeiten einer Querfinanzierung geprüft und ausgeschöpft werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen

