



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

XXII. GP.-NR

3554 /AB

2006 -01- 12

zu 3606/J

GZ. BMVIT-10.000/0050-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, 11. Jänner 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3606/J-NR/2005 betreffend Ausbau der Summerauer/Pyhrnbahn, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 15. November 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie stehen die Verhandlungen über die Finanzierung der Summerauerbahn derzeit?

Antwort:

Nach mehreren Verhandlungsrunden auf Beamtenebene bestehen derzeit noch Auffassungsunterschiede über die Höhe der Landesbeiträge. Im Jänner 2006 soll auf politischer Ebene weiter verhandelt werden.

Frage 2:

Warum werden nicht die Beteiligungen der Länder auf 3 Prozent der Gesamtkosten festgesetzt?

Antwort:

Die von Seiten des Bundes vorgeschlagenen Landesbeiträge beinhalten sowohl Anteile aus dem nahverkehrsgerechten Ausbau der Summerauerbahn/Pyhrnbahn, als auch Anteile für die Vorfinanzierung der einzelnen Maßnahmen, welche ursprünglich bis 2019 fertig gestellt werden sollten. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine Festsetzung der Landesbeiträge auf mehr als 3% der Gesamtkosten durchaus gerechtfertigt.

Fragen 3, 4 und 5:

In welcher Höhe beteiligt sich die EU an den Planungskosten? Stimmt das Ausmaß von 50 %?

Welche Chancen bestehen, Baukostenzuschüsse aus der Vorstufe der TEN-Finanzierung 2007 zu lukrieren?

Welche Initiativen setzten Sie, um weitere EU-Mittel zu erhalten?

Antwort:

Laut geltender TEN-Finanzierungsverordnung können die Planungskosten bis zu 50 % bezuschusst werden. Im Hinblick darauf, dass weder für die Planungskosten, noch für die Baukosten bislang Anträge um TEN-Förderungen gestellt wurden, kann auch noch keine definitive Aussage über die tatsächlich erlangbaren Zuschüsse getroffen werden. Die Antragstellung könnte unmittelbar nach Abschluss des oben genannten Übereinkommens erfolgen.

Frage 6:

Welcher Zeithorizont besteht derzeit für die Erneuerung der Summerauer/Pyhrnbahn bis zur steirischen Landesgrenze?

Antwort:

Wie ich zu Fragepunkt 2 bereits ausgeführt habe, ist eine Fertigstellung der einzelnen Maßnahmen im derzeit gültigen Rahmenplan bis zum Jahr 2019 vorgesehen.

Frage 7:

Welche Finanzierungsvariante geben Sie den Vorzug? Warum?

Antwort:

Grundsätzlich wurden die bisherigen Gespräche unter der Annahme geführt, dass ein Großteil des Ausbaus der Summeraubahn/Pyhrnbahn im Rahmen eines PPP-Modells realisiert werden soll.

Frage 8:

Auf welchen Streckenabschnitten kommt es zu einem zweigleisigen Ausbau?

Antwort:

Der Ausbau der Pyhrnbahn mit teilweise zweigleisigen Linienverbesserungen ist bereits seit längerer Zeit im Laufen. Fertig gestellt wurden bisher die „Linienverbesserung Krift“, die „Linienverbesserung Ried-Diepersdorf – Wartberg a.d. Krems“, der „Umbau Bf. Wartberg a.d. Krems“ und die „Linienverbesserung Sautern“, derzeit in Bau befindet sich die „Linienverbesserung Schlierbach“. Die „Linienverbesserung Nußbach“ befindet sich in Planung. Auf der Summeraubahn ist jedenfalls der zweigleisige Ausbau zwischen Linz und St. Georgen an der Gusen vorgesehen.

Frage 9:

Welche Maßnahmen im Infrastrukturbereich werden gesetzt, um Verbesserungen im internationalen Schnellzugverkehr zu erreichen?

Antwort:

Mit den oben angeführten Linienverbesserungen wird auch eine Verkürzung der Fahrzeiten ermöglicht. Im Übereinkommensentwurf zum Ausbau des Eisenbahnkorridors Summerau – Linz – Graz – Spielfeld-Straß wird als Ausbauziel eine Fahrzeit zwischen Linz und Graz von 3 Stunden angepeilt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.