

4106/AB XXII. GP

Eingelangt am 20.06.2006

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-9.000/0009-I/PR3/2006 DVR:0000175

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

Wien, am 14. Juni 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4186/J-NR/2006 betreffend aktueller Umsetzungsstand der Hilfe nach der Flutkatastrophe in Asien (Tsunami-Hilfe), die die Abgeordneten Petra Bayr und GenossInnen am 27. April 2006 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 13:

Welche Veränderungen hinsichtlich Planung, Umsetzung sowie Auszahlung von Projekten gab es seitens Ihres Ressorts in der Tsunami-Hilfe seit Ihrer Beantwortung (3476/AB) meiner letzten diesbezüglichen Anfrage vom Herbst 2005?

Wie viel genau wurde bislang Projekte für die Tsunami-Hilfe seitens Ihres Ressorts zugewiesen?

Wie viel genau wurde bislang für die Tsunami-Hilfe seitens Ihres Ressorts ausgezahlt?

Wofür genau wurde der bislang aufgewandte Betrag eingesetzt?

Von welchen Trägerorganisationen wurden diese Projekte abgewickelt?

Welcher Betrag steht für Projekte der Tsunami-Hilfe seitens Ihres Ressorts für 2006 zur Verfügung?

Welche Projekte sind das und wer sind die Trägerorganisationen?

Wie sehen die diesbezüglichen Planungen für 2007 aus (bitte genaue Angabe der Höhe der Mittel, der konkreten Projekte sowie der abwickelnden Trägerorganisationen)?

Mit welchem Datum wird die Tsunami-Hilfe seitens Ihres Ressorts abgeschlossen sein?

Wurden irgendwelche einmal für die Tsunami-Hilfe vorgesehenen Mittel umgewidmet?

Wenn ja, wann, in welcher Höhe und wofür?

Wurden seitens Ihres Ressorts den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die Mittel für den Tsunami-Einsatz refundiert?

Wenn ja, wann und in welcher Höhe?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG ist bis dato ein Betrag von 2.375.000 € ausgegeben worden, der sich wie folgt zusammensetzt:

| | |
|---|-------------------------|
| - Personaleinsatz | 315.000,- |
| - Reise und Aufenthaltskosten | 70.000,- |
| - Humanitäre Hilfsgüter (Zelte, Impfstoffe, Kocher, Geschirr, Decken usw.) | 380.000,- |
| - Maschinen und Geräte für den Wiederaufbau | 260.000,- |
| - Busse und Kleinbusse | 950.000,- |
| - Transportkosten | 400.000,- |
| Total | Euro 2.375.000.- |

Dieser Betrag wurde noch nicht an die ÖBB refundiert.

Aktueller Stand der Sri Lanka Hilfe:

Im Zuge der Zunami Hilfe wird die Eisenbahn in der von der Flutwelle besonders betroffenen Küstenregion zwischen Batticaloa und Valachchenai im Osten des Landes wieder aufgebaut.

Im Gegensatz zum Westen, wo der Tsunami auf Grund der topographischen Gegebenheiten einen nur wenige hundert Meter breiten Küstenstreifen vernichten konnte, drang er im flachen Osten bis zu 14 Kilometer ins Landesinnere vor. Für die hier ohnehin viel ärmer Bevölkerung, (weil vom Tourismus wenig erschlossenes Gebiet), ist die Rehabilitation der Eisenbahn von besonderer Bedeutung. Neben einer nur mühsam zu befahrenden Straße stellt sie den einzigen Versorgungsweg ins Landesinnere dar.

Notwendige Maßnahmen für den Wiederaufbau:

- Vermessen der Trasse
- Bau eines Schotterwerks
- Lieferung von Schotter - und Flachwagen
- Lieferung von Oberbaukleingeräten
- Lieferung eines Zweiwegebaggers
- Lieferung eines Kranes

- Lieferung von neuen Schienen und Weichen
- Produktion von Betonschwellen
- Lieferung und Installation neuer Sicherungs- und Telekom-Einrichtungen
- Wiederherstellung der Strecke für eine Betriebsgeschwindigkeit von 100 km/h
- Technische Assistenz, Schulung und Expertenbeistellung

Da die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG bestrebt ist, Kosten (vor allem die hohen Transportkosten) möglichst gering zu halten und Hilfe zur Selbsthilfe zu leisten, wird der Gleisschotter nicht von Österreich geliefert, sondern ein Schotterwerk vor Ort errichtet, das nach Abschluss des Projekts Sri Lanka übergeben wird. Ähnliches wird bei der Schwellenproduktion versucht, um die erheblichen Transportkosten der 60.000 Betonschwellen zu vermeiden.

Die für den Transport von Schotter und Schwellen benötigten Wagen werden derzeit ausgewählt und für die Spurweite in Sri Lanka (Breitspur 1676 mm) umgebaut.

Mit dem eigentlichen Bau der Eisenbahn (Verlegen der Schienen) kann erst im Frühjahr 2007 nach dem Ende der Regenzeit begonnen werden.

Bis dahin müssen noch 90.000 Tonnen Schotter und 60.000 Schwellen produziert werden. Die Vermessung der Strecke wird nach Genehmigung der Finanzierung durch die OECD (ÖKB) im Sommer 2006 begonnen. Danach erfolgen erste Lieferungen des „rollenden Materials“.

Finanzierung:

Was die Finanzierung betrifft, wurde ein Letter of Intent (LOI) seitens der Bank Austria Creditanstalt ausgestellt. Die Finanzierung setzt sich wie folgt zusammen:

5 Mio. € aus der Katastrophenhilfe
7 Mio. € Soft Loan und
8 Mio. € kommerzieller Kredit

Darüber hinaus hat das bmvit am 24. März 2006 an ARC Seibersdorf Research GmbH einen Forschungsauftrag - zum Thema „Evaluierung, Entwicklung und Einsatz von innovativen in-situ Technologien zur Wiederherstellung von durch die Flut beeinträchtigter bewirtschafteter Böden in Sri Lanka – Schwerpunkt Phytotechnologien“ – erteilt. Die Leistungen sind bis zum 31. Oktober 2007 zu erbringen.

Die Kosten für dieses Projekt betragen € 190.000,- inkl. USt. Die Bezahlung des Entgelts erfolgt in zwei Raten (2006: € 130.000,-, 2007: € 60.000,-).

Die Kosten werden aus dem Hilfsfonds für Katastrophenfälle im Ausland finanziert.

Mit freundlichen Grüßen