

4514/AB XXII. GP

Eingelangt am 07.09.2006

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0029-I/PR3/2006 DVR:0000175

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

Wien, 6. September 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4558/J-NR/2006 betreffend Ausbau der Bahnstrecke Summernau - Pyhrn, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 11. Juli 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie stehen die Verhandlungen über die Finanzierung der Summerauerbahn derzeit?

Antwort:

Im Rahmen der Gesprächsrunde vom 11. Jänner 2006 unter Beisein des Bundesministers für Finanzen sowie der Landeshauptmänner von Steiermark und Oberösterreich wurde ein Vorziehen der gegenständlichen Infrastrukturmaßnahmen gegenüber dem Rahmenplan und deren Mitfinanzierung durch die Länder Steiermark und Oberösterreich erörtert. Auf Grund des Angebots der Länder, lediglich einen Pauschalbeitrag leisten zu können, wurde vereinbart, eine Kostenevaluierung hinsichtlich der nahverkehrsrelevanten Ausbaumaßnahmen durchzuführen.

Frage 2:

Wie hoch sollten nach Ihren Vorstellungen die Landesbeiträge sein?

Antwort:

Die Länderbeiträge setzen sich aus den Anteilen der nahverkehrsrelevanten Maßnahmen – üblicherweise sind hier 20% dieser Kosten durch die Länder zu übernehmen – sowie aus den Kosten der Vorfinanzierung (wie bei der Vorziehung des Koralmitteltunnels) zusammen. Die Vorfinanzierungskosten werden naturgemäß durch die Art der Mittelaufbringung, z.B. aus dem Haushalt oder durch Kreditaufnahme, maßgeblich beeinflusst und hängen auch von der Umsetzungsdauer des Vorhabens ab. Die Vorfinanzierung ist in der Weise vorgesehen,

dass die Länder die benötigten Jahrestranchen für eine vorgezogene Realisierung zur Verfügung stellen und in der Folge gemäß dem ursprünglich beabsichtigten Bauablaufplan bzw. der entsprechend im Rahmenplan vorgesehenen Jahrestranchen rückerstattet bekommen.

Fragen 3 und 5:

Geht sich derzeit auf Grund der Unterbrechung der Verhandlungen durch die Nationalratswahlen und Regierungsumbildung ein vorgezogener Baubeginn noch aus?

Ist der Fertigstellungstermin gemäß dem Rahmenplan mit 2019 nach wie vor realistisch?

Antwort:

Es sind bereits Baumaßnahmen im Gange, die zum Teil auch außerhalb der zu treffenden Vereinbarung gelegen sind. Aus technischer Sicht sollte ein vorgezogener Baubeginn nicht gefährdet und der von den Ländern angestrebte Fertigstellungstermin einzuhalten sein.

Frage 4:

Wie beurteilen Sie die Chancen auf eine TEN-Förderung durch die EU angesichts der Tatsache, dass der Bau des Brennerbasis-Tunnels vorrangig von der EU behandelt wird? Und angesichts der Tatsache, dass weder für die Planungskosten, noch für die Baukosten bislang Anträge um TEN-Förderungen gestellt wurden, weil es noch keine definitive Klärung der Finanzierungskosten zwischen Bund und den betroffenen Bundesländern gibt?

Antwort:

Die Feststellung wonach keine Anträge für einen TEN-Zuschuss bezüglich der Planungs- und Baukosten gestellt wurde, ist unrichtig. Bereits im Jahr 2005 wurde unter Federführung von Staatssekretär Kukacka mit seinem tschechischen Amtskollegen Kocourek ein entsprechender Antrag erarbeitet. Österreich hat schließlich am 20.6.2005 bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf 50% Mitfinanzierung der Planungskosten für den TEN-Schienen-Ausbau Linz-Prag gestellt. Mit Datum 26.12.2005 wurde von der Europäischen Kommission auch bereits ein Zuschuss von 1 Mio. Euro zu den Planungskosten für den österreichischen Abschnitt Linz-Summerau genehmigt. Hinzu kommen Beiträge von knapp 2 Mio. Euro, die für die Planungen im Abschnitt Werndorf – Spielfeld sowie den Terminal Werndorf gewährt wurden.

Was den Zeitraum 2007-2013 betrifft, ist festzuhalten, dass derzeit noch keine Klarheit über die exakten Spielregeln besteht, die für die TEN-Zuschüsse in dieser Periode gelten werden. Wie bekannt, hatte die Europäische Kommission zwar im Juli 2004 einen Vorschlag zur Neuregelung bzw. Änderung der Verordnung Nr. 2236/95/EG (TEN-Finanzierungsverordnung) vorgelegt. Dieses Dossier, welches unter Federführung des Bundesministeriums für Finanzen im ECOFIN-Rat verhandelt wird, konnte aber zunächst aufgrund

der fehlenden Einigung über die Finanzielle Vorausschau kaum im Rat behandelt werden. Inzwischen hat die Europäische Kommission Ende Mai 2006 einen abgeänderten Vorschlag zur neuen TEN-Finanzierung vorgelegt. Die Verhandlungen in der Expertengruppe Finanzielle Angelegenheiten des Rates wurden daraufhin unter österreichischer Präsidentschaft rasch intensiviert, die Beschlussfassung über die neue TEN-Finanzierungsverordnung im Rat wird aber frühestens ab Herbst 2006 unter finnischer Präsidentschaft erfolgen können.

Außerdem liegen bislang auch noch keine Antragsformulare vor, um für TEN-Verkehrsprojekte aus dem künftigen, für den Zeitraum 2007 bis 2013 geltenden Mehrjährigen Programm TEN-Zuschüsse zu beantragen. Von österreichischer Seite werden in Zukunft selbstverständlich rechtzeitig alle erforderlichen Förderanträge für österreichische TEN-Vorhaben und insbesondere auch für den Ausbau der Summerauerbahn (Linz-Summerau-Staatsgrenze Österreich/Tschechien) an die Europäische Kommission gestellt werden.

Frage 6:

Welche Vorteile außer vorgezogenem Zeitpunkt bringt das PPP-Modell? Dient es vor allem dem besseren Rating von Bankinstituten?

Antwort:

Die Vorteile von PPP-Modellen hängen vor allem davon ab, ob zwischen öffentlicher Hand und privaten Partnern eine sinnvolle aber auch faire Risikoaufteilung gefunden werden kann. Eine Risikoübernahme durch private Investoren bedingt naturgemäß auch entsprechende finanzielle Anreize. Weiters können auch gewisse vergaberechtliche Vorteile mit PPP-Modellen verbunden sein.

Mit freundlichen Grüßen