



REPUBLIK ÖSTERREICH  
WERNER FAYMANN  
BUNDESMINISTER  
Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR  
4344 /AB  
08. Juli 2008  
zu 4349 IJ

GZ. BMVIT-10.000/0028-I/PR3/2008

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 Wien

Wien, 4. Juli 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4349/J-NR/2008 betreffend Attraktivierung der eingleisigen Bestandsstrecke im Rosental, die die Abgeordneten Sigisbert Dolinschek, Kolleginnen und Kollegen am 9. Mai 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1 bis 9:**

Welche Planungsarbeiten für den Eisenbahnknoten Villach sowie den Zentralraum Kärnten wurden bisher durchgeführt?

Wie hoch sind derzeit die bisherigen Kosten für die Planungsarbeiten für den Eisenbahnknoten Villach sowie im Zentralraum Kärnten?

In welcher Höhe und für welchen Zeitraum ist die Finanzierung für diese Planungsarbeiten vorgesehen?

Wie ist der aktuelle Stand bei den Planungen für den Eisenbahnknoten Villach sowie den Zentralraum Kärnten?

Wollen Sie die bereits sehr weit fortgeschrittenen Planungsarbeiten der Wörtherseestrasse und die Entscheidungen, die in Abstimmung mit der Bevölkerung gefallen sind, einstellen?

Ist es richtig, dass durch einen Planungsstopp im Zentralraum die bisherigen Kosten für die Planung und die aufgewendeten Ressourcen als verlorener Aufwand abgeschrieben werden müssen?

Werden Sie die Weiterführung dieser Planungen finanziell sicherstellen? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

Ist es richtig, dass Sie die Finanzierung der Planungen für den Eisenbahnknoten Villach sowie dem Zentralraum Kärnten gestoppt haben? Wenn ja, warum?

Beabsichtigen Sie die Planungen für den Eisenbahnknoten Villach sowie im Zentralraum Kärnten fortzusetzen? Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen werden Sie setzen? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Die bisherigen Planungsarbeiten befassten sich zuerst mit einer Untersuchung möglicher Trassenkorridore zwischen Klagenfurt und Villach und in weiterer Folge mit einer Untersuchung möglicher Trassenvarianten innerhalb des Auswahlkorridors nördlich des Wörthersees. Dieses Trassenauswahlverfahren im Bereich Wörthersee ist im Wesentlichen fertig gestellt. Unter einem wurde auch untersucht, welche Trassenführungen im Raum Villach als Umfahrungsstrecke möglich und machbar wären, hier sind noch keine Trassen endgültig ausgewählt worden. Die bisherigen Aufwendungen sind nicht als verlorener Aufwand einzustufen, da auf Grundlage dieser Daten in Zukunft die weitere Planungstätigkeit aufgesetzt werden kann.

Für die oben beschriebenen Planungstätigkeiten sind im Rahmenplan 2008 – 2013 rund 9,5 Mio. Euro als Gesamtsumme eingestellt, wovon bis Jahresende 2007 bereits 8,4 Mio. Euro aufgewendet worden sind. Im Rahmenplan 2007-2012 waren 9,6 Mio. Euro vorgesehen. Der von Ihnen zitierte Rahmenplan 2006-2011 ist nie in Geltung gelangt, da das BMF damals nicht zugestimmt hat. Im letzten zur Genehmigung an das BMF vorgelegten Entwurf 2006-2011 waren für den Zentralraum 9,48 Mio. Euro veranschlagt, jedoch wurde dieser Vorschlag wie gesagt nicht genehmigt.

Weitere Planungen (UVP und EB Planungen), die über das Trassenauswahlverfahren hinausgehen, wurden von meinem Vorgänger nicht höher im Rahmenplan eingestellt und sind derzeit nicht finanzierbar, da für diese Planungen (inkl. einer Bohrkampagne auf der aufwendigen Tunneltrasse zur Geologieuntersuchung als Planungsgrundlage) lt. ÖBB-Infrastruktur Bau AG rund 100 Mio. Euro zu veranschlagen wären. Dies entspricht der Größenordnung bei vergleichbaren Projekten wie derzeit den Planungen für z.B. den Semmering Basistunnel neu.

Die Errichtung einer neuen Eisenbahnstrecke zwischen Klagenfurt und Villach ist auf Grund der aktuellen Finanzierungssituation derzeit nicht möglich. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass diese neue, zusätzliche zum zweigleisigen Bestand geforderte Ausbaustrecke erst dann notwendig wird, wenn die Koralm bahn neben ihrer Nord/Süd-Bedeutung auch eine Ost/West-Funktion übernehmen kann, da der Abschnitt Klagenfurt-Villach heute nur zu rund 50% ausgelastet ist. Diese Funktion tritt dann ein, wenn die Grazer Ostbahn Richtung Ungarn ausgebaut sein wird, auf ungarischer Seite ebenfalls ausgebaut wird und damit erhebliche Verkehrsmengen aus und nach den östlichen Nachbarstaaten erwartet werden können.

**Fragen 10 bis 14:**

Ist es richtig, dass Sie ein Treffen mit Bgm. Manzenreiter, LHStv. Dr. Schaunig und Landesrat Ing. Rohr mit den Rosental-Bürgermeistern in Villach gehabt haben? Wenn ja, wann hat dieses Gespräch stattgefunden, was wurde mit welchem Ergebnis besprochen?

Welche Informationen haben Sie den einzelnen Personen dort gegeben?

Welche konkreten Maßnahmen sind aufgrund dieses Treffens beabsichtigt?

Ist es richtig, dass dort eine Vereinbarung getroffen wurde und welchen konkreten Inhalt hat diese?

Hat es darüber hinaus noch weitere Gespräche bzw. Treffen zu diesem Thema gegeben? Welche konkreten Maßnahmen wurden dabei besprochen?

**Antwort:**

Anlässlich einer Veranstaltung in Villach wurden die anwesenden Repräsentanten des Landes und der Gemeinden im Sinne der obigen Ausführungen informiert, wobei von mir in Aussicht gestellt wurde, dass als mittelfristige, realistische Maßnahme eine nahverkehrsgerechte Attraktivierung der Strecke im Rosental untersucht werden könnte, um eine bessere schienennäßige Verkehrsanbindung der Rosentalgemeinden an die Landeshauptstadt Klagenfurt und an die Stadt Villach über Rosenbach anzubieten. Diese Maßnahmen könnten mittelfristig realisiert werden, aufwendige Tunnelstrecken jedoch nicht.

**Fragen 15 bis 21:**

Ist es richtig, dass eine Attraktivierung der eingleisigen Bestandsstrecke im Rosental durchgeführt werden soll? Wenn ja, wann sollen welche entsprechenden Maßnahmen gesetzt werden?

Welche konkreten Sanierungsmaßnahmen sind bei der Bahnstrecke im Rosental geplant?

Wird bei der Sanierung bzw. Attraktivierung der Bestandsstrecke im Rosental der bestmögliche Schutz der Bevölkerung gewährleistet? Welche konkreten Maßnahmen werden zum Wohle der Menschen umgesetzt?

Werden durch die Attraktivierung der Rosentalstrecke alle Langsamfahrstrecken beseitigt und wird dabei eine Elektrifizierung vorgenommen?

Soll die eingleisige Bestandsstrecke zweigleisig ausgebaut werden?

Wird die Attraktivierung der Rosental-Strecke vorwiegend dem Nah- und Personenverkehr zur Verfügung stehen?

Können Sie ausschließen, dass es einen Transitgüterverkehr nach dem Ausbau der Rosentaltrasse geben wird?

**Antwort:**

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG wurde im Februar dieses Jahres ersucht, die derzeit laufenden Planungen für den Eisenbahninfrastrukturausbau im Zentralraum Kärnten auf eine nahverkehrsgerechte Attraktivierung der Bestandsstrecke im Rosental auszudehnen. Naturgemäß können hinsichtlich dieses Ausbaus konkrete Aussagen erst nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse getroffen werden, diese sollen im Jahr 2010 zur Verfügung stehen. Jedenfalls wird im Rahmen dieser Untersuchungen auch besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden, dass den berechtigten Anliegen der Bevölkerung bestmöglich entsprochen werden wird. Im Anschluss an diese Voruntersuchungen wird mit dem Land ein Detailplanungs- und Durchführungsvertrag zur Finanzierung der Nahverkehrsanteile – analog zu allen anderen Bundesländern – abgeschlossen werden. Ab 2012 könnten die Maßnahmen vorbehaltlich der Finanzierungsvereinbarung mit dem Land und den erforderlichen Genehmigungen baulich umgesetzt werden. Die Strecke soll nicht zweigleisig ausgebaut werden. Die Attraktivierung dient dem Personennahverkehr der betroffenen Gemeinden, da sich diese Strecke und ihre Bahnhöfe, wie ich mich bereits persönlich überzeugt habe, in einem äußerst schlechten und bei weitem nicht mehr zeitgemäßen Zustand befindet.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann