

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

XXIII. GP.-NR

963 /AB

03. Aug. 2007

zu 1126 J

GZ. BMVIT-10.000/0028-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am 1. August 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1126/J-NR/2007 betreffend Eisenbahn-Hochleistungsstrecke im Raum Klagenfurt, die die Abgeordneten Mag^a. Melitta Trunk und GenossInnen am 4. Juli 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 5:

Sind Ihnen die Beschlüsse sowie die Resolution des Klagenfurter Stadtsenats und des Gemeinderats und des Kärntner Landtages bekannt? (siehe Anhang)

Sind Ihnen die Anliegen der Bürgerinitiativen betreffend der Trassenführung im Raum Klagenfurt bekannt?

Unterstützen Sie die Anliegen der Klagenfurter Bevölkerung und den Inhalt der einstimmigen Resolution des Klagenfurter Stadtsenates, des Gemeinderates sowie des Landtages betreffend die komplette Untertunnelung der HL-Trasse im Raum Klagenfurt?

Wenn ja, in welcher Form?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Hinsichtlich des Trassenauswahlverfahrens und der Entscheidung zugunsten der Trasse KM1 möchte ich grundsätzlich auf die Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3595/J-NR/2005 durch meinen Amtsvorgänger verweisen.

Ergänzend darf ich hinzufügen, dass in der Resolution des Stadtsenates und des Gemeinderates der Landeshauptstadt Klagenfurt ausdrücklich darauf Bezug genommen wird, dass „mit Beschluss vom Stadtsenat vom März 2000 die Trassenführung durch das Stadtgebiet auf der Bestandsstrecke der ÖBB als die günstigste Variante vorgeschlagen wurde“. Im November 2001 fand die eisenbahnrechtliche Bauverhandlung für den unmittelbar angrenzenden Abschnitt der Koralmbahn im Bereich des Frachtenbahnhofes statt. Auch anlässlich dieser Verhandlung wurden von den Vertretern der Landeshauptstadt Klagenfurt keine Einwendungen gegen eine obertag gelegene Trassenführung erhoben, obwohl dadurch auch implizit über die Höhenlage der anschließenden Bahnhofsgleise mit entschieden wurde.

Die derzeitige Auslastung des Bahnhofes Klagenfurt mit Güterzügen erreicht bei Weitem nicht die in der Anfrage angeführte Zuganzahl. Sollte erkennbar werden, dass sich die Anzahl der Güterzüge tatsächlich in einem beträchtlichen Ausmaß erhöhen wird, müssten rechtzeitig geeignete Lösungen für eine nachhaltige Entlastung des Stadtbereiches vom Güterverkehr gefunden werden, welche auch im Zusammenhang mit der damit verbundenen Netzwirkung im Raum Klagenfurt zu beurteilen wären.

Fragen 6 bis 8:

Unterstützen Sie die Anliegen der Klagenfurter Bevölkerung und den Inhalt der einstimmigen Resolution des Klagenfurter Stadtsenates und des Gemeinderates in Form von konkreter finanzieller Unterstützung für die Mehrkosten, welche eine Untertunnelung zur Folge hätte?

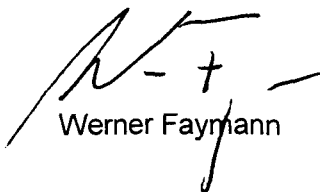
Wenn ja, in welchem Ausmaß und in welcher Form stellt das BMVIT finanzielle Mittel zur Verfügung?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist im 4. Teil des Bundesbahngesetzes eindeutig und umfassend geregelt. Eine gesonderte Finanzierung allfälliger Mehrkosten von Projekten ist im Bundesbahngesetz nicht vorgesehen, es sei denn, an zusätzlichen Maßnahmen besonders interessierte Dritte, wie z.B. Länder und Gemeinden, leisten entsprechende Kostenbeiträge.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann