
792/A(E) XXIV. GP

Eingebracht am 23.09.2009

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

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Bucher, Grosz, Dolinschek, Dr. Spadiut, Dr. Strutz, List, Linder, Kolleginnen und Kollegen

betreffend **Sicherstellung der vertragskonformen Umsetzung der Koralmbahn bis 2018**

Im Jahr 2004 wurde der Baltisch-Adriatische Korridor zwischen Danzig und Wien/Bratislava als vorrangige Schienenachse (TEN-Projekt 23) festgelegt. Im Oktober 2006 beschlossen die EU-Staaten Polen, Tschechien, Slowakei, Italien und Österreich eine Verlängerung der TEN-Achse. In einem „Letter of Intent“ unterzeichneten sie das gemeinsame internationale Bekenntnis, eine qualitativ hochleistungsfähige Schieneninfrastruktur im gesamten Verlauf der Baltisch-Adriatischen Achse herzustellen.

Die Koralmbahn ist eines der zentralen Projekte und Teil des internationalen Schienenverkehrskorridors der Baltisch-Adriatischen Achse. Diese Verkehrsachse verläuft als internationaler Korridor von Bologna-Venedig-Udine-Tarvis-Villach-Klagenfurt-St. Andrä-Deutschlandsberg über Graz-Semmering-Wien-Warschau bis nach Danzig und wird Österreich optimal an europäische Verkehrsknoten anbinden.

Mit der Koralmbahn entsteht auf rund 130 Kilometern eine zweigleisige, elektrifizierte neue Hochleistungsstrecke. Sie weicht der bestehenden Südbahn-Bergstrecke über den so genannten „Neumarkter Sattel“ großräumig aus und integriert zugleich Graz in den Baltischen-Adriatischen Korridor. Darüber hinaus verbessert die Koralmbahn die Erreichbarkeit Süd-Österreichs und bindet die Weststeiermark und den Kärntner Raum optimal an die Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt an.

Zudem werden hervorragende Voraussetzungen für einen leistungsfähigen und zukunftssträchtigen Personen- und Güterverkehr auf der umweltfreundlichen Bahn geschaffen, wovon die Pendler und die regionale Wirtschaft profitieren, da massive Fahrzeitverkürzungen und attraktivere Taktfahrpläne dadurch ermöglicht werden.

Laut einer Studie des Instituts für höhere Studien (IHS) aus dem Jahr 2002 kann mit dem Gesamtinvestitionsvolumen der Koralmbahn über das Achtfache an volkswirtschaftlichen Effekten erzielt werden. Das entspricht bis zu 45.000 Arbeitsplätzen über die gesamte Projektdauer.

Bereits seit dem Jahr 2001 laufen die Arbeiten an der Koralmbahn. Seit Ende 2008 wird am ersten Abschnitt des knapp 33 km langen Koralmtunnels, dem Herzstück der Koralmbahn gebaut. Das Gesamtinvestitionsvolumen für diese Neubaustrecke beträgt rund 5,2 Mrd. Euro. Mit Ende 2008 wurden bereits 800 Mio. Euro investiert.

Die Realisierungsvoraussetzungen für die Koralmbahn wurden am 15. Dezember 2004 in einem Vertrag zwischen der Republik Österreich, den Bundesländern Kärnten und Steiermark und den Österreichischen Bundesbahnen detailliert festgelegt. In dieser Vereinbarung verpflichten sich die Österreichischen Bundesbahnen und der Bund, die verkehrswirksame Durchbindung der Koralmbahn im vertragsgegenständlichen Umfang bis 2018 sicherzustellen.

Noch im Feber 2005 wurde vom damaligen Verkehrsminister die Trassen-Verordnung erlassen. Bereits 800 Millionen Euro wurden in Kärnten und in der Steiermark bei einem Bauvolumen von insgesamt 5,2 Mrd. Euro verbaut.

Doch in einem Interview mit der „Kärntner Woche“ vom 26. August 2009 erklärte Bundesministerin Bures, dass es zu Verschiebungen bei der Finanzierung der Koralmbahn innerhalb der gesamten Bauphase kommen wird. Sie bestätigte, dass der Rahmenplan zur Finanzierung der Koralmbahn abgeändert wurde und dadurch im Rahmenplan für die Finanzierung der Koralmbahn bis zum Jahr 2014 insgesamt 592 Mio. Euro weniger Finanzmittel vorgesehen sind.

Durch diese drastischen Kürzungen von rund 592 Mio. Euro in der Rahmenplanperiode 2009 bis 2014 ist zu befürchten, dass es zu mehrjährigen Verzögerungen bei der Fertigstellung der Koralmbahn kommt und die Inbetriebnahme der Bahnstrecke bis 2016 und Fertigstellung bis 2018 kaum möglich sein wird. Dies würde jedoch eine Vertragsverletzung gegenüber den Bundesländern Kärnten und Steiermark bedeuten.

Überdies gefährdet die massive Kürzung der Finanzierung der Koralmbahn tausende Arbeitsplätze in Kärnten und Steiermark.

In einer Resolution hat daher die Kärntner Landesregierung die vertragskonforme Umsetzung der Errichtung der Koralmbahn bis 2018 gefordert.

Aus diesen Gründen stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen und die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie werden ersucht, alle notwendigen Schritte zu setzen, damit eine vertragskonforme Umsetzung des Vertrages vom 15. Dezember 2004 über die Realisierung und Finanzierung der Eisenbahnstrecke Graz – Klagenfurt („Koralmbahn“) erfolgt, mit der eine Inbetriebnahme der Koralmbahn zum ehestmöglichen Zeitpunkt angestrebt und die verkehrswirksame Durchbindung der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt über den Koralmtunnel bis zum Jahr 2016 sichergestellt sowie die vertragsgegenständlichen Maßnahmen bis zum Jahr 2018 fertiggestellt wird. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und der Bundesminister für Finanzen werden ersucht, jährlich über die Einhaltung der vom Bund übernommenen Verpflichtungen zu berichten.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung dieses Antrages an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

Wien, am 23.09.2009