



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0011-I/PR3/2012
DVR:0000175

XXIV. GP.-NR

11093/AB

29. Mai 2012

zu 11266/J

Wien, am 9. Mai 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 29. März 2012 unter der **Nr. 11266/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Verkehrsachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 6:

- *Wann wird der Ausbau des Abschnittes München-Salzburg abgeschlossen sein?*
- *Wie hoch sind die Gesamtkosten der Maßnahme und werden diese höher ausfallen, als vor Baubeginn angenommen?*
- *Wenn ja, wodurch erklären sich diese Mehrkosten konkret?*
- *Wann wird die Elektrifizierung des Abschnittes München-Salzburg abgeschlossen sein?*
- *Wie hoch sind die Gesamtkosten der Maßnahme und werden diese höher ausfallen, als vor Baubeginn angenommen?*
- *Wenn ja, wodurch erklären sich diese Mehrkosten konkret?*

Der Ausbau der Strecke München – Salzburg betrifft zum Großteil deutsches Staatsgebiet. Auf österreichischer Seite befindet sich lediglich der kurze Abschnitt von Salzburg bis zur Staatsgrenze (Saalachbrücke).



Für den österreichischen Abschnitt von Salzburg Hauptbahnhof bis zur Staatsgrenze bei Freilassing betragen die Baukosten gemäß Rahmenplan 2012 - 2017 196,3 Mio. Euro. Die Arbeiten werden bis 2014 abgeschlossen sein. Der Schwerpunkt der Investitionen (dreigleisiger Ausbau mit Brücke über die Salzach inkl. neuer Haltestellen in der Stadt Salzburg) ist bereits fertiggestellt.

Der österreichische Abschnitt ist seit vielen Jahrzehnten elektrifiziert, ebenso wie die für den Personenfernverkehr relevante Strecke Salzburg – München über Rosenheim, die in dieser Linienführung aber nicht Teil von PP17 ist.

Zu den Fragen 7 bis 9:

- *Wann wird der Ausbau des Abschnittes Salzburg-Wien abgeschlossen sein?*
- *Wie hoch sind die Gesamtkosten der Maßnahme und werden diese höher ausfallen, als vor Baubeginn angenommen?*
- *Wenn ja, wodurch erklären sich diese Mehrkosten konkret?*

Hinsichtlich der Fertigstellung des Abschnittes Salzburg – Wien ist zu unterscheiden in einzelne Projektabschnitte und Realisierungszeiträume, die unter www.bmvit.gv.at abrufbar sind.

Die derzeit im Rahmenplan zwischen Wien und Salzburg vorgesehenen Projekte weisen ein Investitionsvolumen von 6.373 Mio. Euro auf (ohne Bahnhof Wien). Darin nicht enthalten sind Projekte, die entlang der Achse bereits abgeschlossen sind oder Projekte, deren Bau noch nicht enthalten ist (z.B. Neumarkt-Köstendorf - Salzburg).

Zu den Fragen 10 bis 12:

- *Wann wird der Ausbau des Abschnittes Wien-Bratislava abgeschlossen sein?*
- *Wie hoch sind die Gesamtkosten der Maßnahme und werden diese höher ausfallen, als vor Baubeginn angenommen?*
- *Wenn ja, wodurch erklären sich diese Mehrkosten konkret?*

Ein Zeitpunkt für die Fertigstellung des Abschnittes Wien – Bratislava kann aus heutiger Sicht nicht angegeben werden, da nicht klar ist, wann und in welcher Form eine Weiterführung der Verbindung auf slowakischem Gebiet von Petrzalka mit einer neuen Donauquerung zu einem neu zu errichtenden Bahnhof Filalka in Bratislava erfolgen wird.



Von österreichischer Seite wurde die Bahnverbindung Parndorf – Kittsee - Petrzalka als Teil dieser Verbindung bereits 1998 fertiggestellt. Von Seiten der Europäischen Kommission erfolgt in der Beurteilung der Verbindung zwischen Wien und Bratislava derzeit ein Umdenken, da in den Vorschlägen für neue TEN-V Leitlinien das hochrangige „Kernnetz“, welches die vorrangigen Vorhaben ersetzen soll, die Verbindung Wien – Bratislava über Marchegg, also nördlich der Donau, vorgesehen ist.

A handwritten signature in black ink, consisting of two large, stylized loops forming a 'D' shape, followed by the name "Doris" and "Bures" written vertically to the right.