

11374/AB XXIV. GP

Eingelangt am 10.07.2012

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0020-I/PR3/2012

DVR:0000175

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

Wien, am . Juli 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ing. Schultes und KollegInnen haben am 10. Mai 2012 unter der **Nr. 11522/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausbau des Marchegger Astes im ÖBB-Rahmenplan 2012 - 2017 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7:

- *Warum ist betreffend Marchegger Ast nur der Ausbau „Wiener Abschnitt“ im ÖBB Rahmenplan 2012 – 2017 berücksichtigt?*
- *Wann werden die Abschnitte der übrigen Regionen in den Rahmenplan aufgenommen?*
- *Was sind die Gründe der Verzögerung der Ausbaupläne?*
- *In welchem aktuellen Stadium sind die Ausbaupläne?*
- *Wann wird mit dem Ausbau Bereich „Niederösterreich“ begonnen?*
- *Wie sieht der Zeitplan dafür aus?*
- *Wie viel Geld ist dafür vorgesehen und wann kann es abgerufen werden?*

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

www.parlament.gov.at

Mit der Aufnahme des Marchegger Astes in den Rahmenplan 2012-2017 konnte ein erster wichtiger Schritt in Richtung bedarfsgerechten Ausbau gesetzt werden. Die Wichtigkeit des Projektes steht für das BMVIT außer Zweifel, dies wurde auch dadurch deutlich, dass trotz Kritik, vor allem auch aus dem Bundesministerium für Finanzen, eine Projektneuaufnahme im Rahmenplan erfolgte. Wobei hier ausdrücklich anzumerken ist, dass dadurch keine zusätzlichen Budgetmittel erforderlich wurden, sondern eine Finanzierung durch Einsparungen im Rahmen des Effizienzsteigerungsprogramms der ÖBB-Infrastruktur AG ermöglicht wird.

Der nächste Rahmenplan 2013-2018 bietet die Möglichkeit, wieder neue Projekte oder Teile aufzunehmen, dies ist zwischen den beiden zuständigen Bundesministerien, BMVIT und BMF, zu verhandeln. Der gesamte Ausbau ist im Zielenetz bis 2025+ vorgesehen.

Zu den Fragen 8 bis 12:

- Wie wird die EU ebenfalls Mittel für dieses Verkehrsprojekt als Kofinanzierung anbieten?
- Wenn ja, in welcher Höhe?
- Was sieht der EU-Entwurf für die Richtlinien für das transeuropäische Netz (TEN) bezüglich des Marchegger Astes vor?
- „Österreich muss hinter seinen Projekten stehen, wenn es die EU-Kofinanzierung dafür abholen will“. (Zitat Dr. Pirker, MEP) Welche Maßnahmen setzen Sie, um in Brüssel für den Vollausbau der Elektrifizierung des Marchegger Astes zu werben?
- Wie gestaltet sich generell der Zeitplan für Österreich betreffend der TEN Projekte auf EU-Ebene?

Im Rahmen der TEN-Leitlinien sind bislang so genannte „Prioritäre Projekte“ vorgesehen, darunter das Prioritäre Projekt Nr. 17 Paris – Strasbourg – München – Wien – Bratislava. Der nun von der Europäischen Kommission vorgelegte Vorschlag zu einer revidierten Verordnung zu Leitlinien für die Transeuropäischen Netze und der Kompromissentwurf, für welchen bei der Sitzung des Rates am 22. März 2012 eine allgemeine Ausrichtung gefunden wurde, sehen zukünftig neben einem umfassenden Gesamtnetz für die Transeuropäischen Netze ein prioritäres Kernnetz vor. Dieses Kernnetz soll bestimmte technische Anforderungen erfüllen und bis 2030 umgesetzt sein, wobei EU-Förderungen für das TEN-Netz auf das Kernnetz konzentriert werden.

Im Raum Wien - Bratislava sind folgende Bahnstrecken im Vorschlag für das TEN-V Netz enthalten:

- + Wien - Marchegg - Devínská Nova Ves - Bratislava als Teil des Kernnetzes
- + Wien - Parndorf - Heygeshalom ebenfalls als Teil des Kernnetzes
- + Parndorf – Bratislava-Petržalka als Teil des Gesamtnetzes

Investitionen in die gegenständliche Strecke können nach In-Kraft-Treten der Richtlinie förderfähig werden und wird dies entsprechend Berücksichtigung finden.

Ich setze mich dafür ein, dass die Mittel für die Infrastrukturinvestitionen in der nächsten Finanzperiode der EU von 2014-2020 deutlich erhöht werden, damit nationale Vorhaben seitens der EU höher gefördert werden können. In der bisherigen Periode waren € 8 Mrd. vorgesehen, nunmehr sollen es € 21 Mrd. sein.

Zu den Fragen 13 und 19:

- *Welche Vorteile sehen Sie in einer nicht Elektrifizierung der Bahnstrecke Marchegger Ast?*
- *Wie hoch ist die CO₂-Belastung aufgrund der noch immer eingesetzten Dieselzüge durch den Verzicht auf den Strombetrieb?*

Eine Elektrifizierung dieser Strecke ist laut Zielnetz 2025+ vorgesehen.

Zu den Fragen 14 bis 17:

- *Welche Möglichkeiten sehen Sie, im derzeitigen Bestand des Marchegger Astes zu einer höheren Zugfrequenz als bisher zu gelangen?*
- *Wie erklären Sie den Pendlerm der Region, dass Ihre Anliegen stets ins Abseits geschoben werden?*
- *Wie erklären Sie den Bewohnern dieser Region, dass sie in Zeiten der extremen Spritpreise adäquate Ausweichmöglichkeiten nicht berücksichtigt werden?*
- *Warum nehmen Sie Mehrkosten der Bürger durch den Nichtausbau in Kauf?*

Auf dieser Strecke verkehren heute werktäglich 63 Personenzüge in beide Richtungen, was grundsätzlich einem guten Angebot entspricht. Diese Auslastung der Züge beweist auch, dass dieses Angebot gut angenommen wird. Dieses Angebot wird von Land und Bund bestellt und erfordert jährlich rund € 7 Mio.

Zur Frage 18:

- *Welche Forderungen bestehen seitens der Slowakei zum Ausbau der wichtigen Verbindung?*

Die slowakische Seite unterstützt den Ausbau des österreichischen Abschnittes der Schienenverbindung über Marchegg und verfolgt die Planungen auf ihrer Seite zeitgleich und abgestimmt mit der österreichischen Seite.