
12254/AB XXIV. GP

Eingelangt am 07.09.2012

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-11.500/0015-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am . September 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.^a Becher, Genossinnen und Genossen haben am 6. Juli 2012 unter der **Nr. 12416/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausbau und Finanzierung des Marchegger Astes (S 80 Wien – Bratislava) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 und 5:

- *Wird der selektiv zweigleisige Streckenausbau und die Elektrifizierung des Marchegger Astes im Wiener Bereich tatsächlich 2014 beginnen, wie es der Rahmenplan 2012-2017 der ÖBB-Infrastruktur AG vorsieht?*
- *In welchem Stadium befindet sich derzeit der selektiv zweigleisige Streckenausbau bzw. die Elektrifizierung des Marchegger Astes?*
- *Ist die Finanzierung des Streckenausbaus Marchegger Ast im Gesamtausmaß von rund 129,6 Millionen Euro seitens des BMVIT gesichert?*
- *Wann wird der selektiv zweigleisige Streckenausbau und die Elektrifizierung der S 80 zwischen Wien und Staatsgrenze Marchegg auf niederösterreichischem Gebiet in den Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG aufgenommen, wann soll dieser Streckenausbau beginnen und wie hoch werden voraussichtlich die Baukosten für diesen Streckenabschnitt sein?*

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

Mit der Aufnahme des Wiener Abschnittes 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. Derzeit wird an der Planung für die Umweltverträglichkeitsprüfung gearbeitet, welche sodann Ende 2012 zur Einreichung gelangen soll.

Unter der Annahme der fristgerechten Erlangung der erforderlichen Genehmigungen ist ein Baubeginn für den auf Wiener Stadtgebiet liegenden Teil ab 2014 möglich. An Kosten sind gemäß derzeit aktuellem Rahmenplan 129,6 Mio. Euro veranschlagt. Die tatsächlichen Baukosten sind seriöserweise erst nach Abschluss der Genehmigungsverfahren – eventuelle Zusatzmaßnahmen können erst dann kostenmäßig bewertet werden – ermittelbar.

Der Gesamtausbau des Marchegger Astes ist im Zielenetz 2025+ vorgesehen. Die Aufnahme von weiteren Abschnitten in die nächsten Rahmenpläne ist zwischen den zuständigen Bundesministerien, bmvit und BMF, zu verhandeln. Die Kosten für den Abschnitt auf niederösterreichischem Gebiet sind, so wie schon für den Wiener Abschnitt ausgeführt, letztendlich vom Ergebnis der Genehmigungsverfahren abhängig.

Zu den Fragen 4 und 6:

- *Wird die Europäische Union gegebenenfalls Finanzmittel für dieses Verkehrsprojekt als Kofinanzierung anbieten?*
- *Wird die Europäische Union gegebenenfalls auch für dieses Verkehrsprojekt Finanzmittel als Konfinanzierung anbieten?*

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 - Pamdorf - Heygeshalom ebenfalls als Teil des Kernnetzes
- + Pamdorf - Bratislava-Petržalka als Teil des Gesamtnetzes

Investitionen in die gegenständliche Strecke können nach In-Kraft-Treten der Richtlinie förderfähig werden und sollen entsprechend Berücksichtigung finden. Die diesbezüglichen Chancen hängen auch von der Einigung zwischen Europäischem Parlament und Rat betreffend den EU-Finanzrahmen 2014 - 2020 und insbesondere von der Dotierung der CEF-Verkehrsmittel (Connecting Europe Facility) ab.

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. Euro vorgesehen, nunmehr sollen es 21 Mrd. Euro sein.

Zur Frage 7:

- *In welche der drei bestehenden nördlich der Donau gelegenen Park & Ride-Anlagen (Leopoldau, Aderklaaer Straße und Donaustadtbrücke) sowie der geplanten Park & Ride-Anlage im Bereich der künftigen U2-Station „Aspern Nord“ wird seitens des BMVIT investiert? Wann soll dies geschehen, um welche Art der Investitionen handelt es sich dabei und wie hoch sollen diese Investitionen sein?*

Die bestehenden Park & Ride-Anlagen bei den Stationen Leopoldau, Aderklaaer Straße und Donaustadtbrücke wurden nach Auskunft der Wiener Linien durch eigene Gesellschaften errichtet. Unabhängig davon bestünde auf Grund des Übereinkommens zwischen dem Bund und dem Land Wien vom Juli 2007 betreffend die 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn die Möglichkeit, Park & Ride-Anlagen im Zusammenhang mit U-Bahnverlängerungen mit dem Bundesbeitrag zum Wiener U-Bahnbau in Höhe von 50% der Errichtungskosten zu fördern, sofern kein anderer Investor gefunden werden kann.

Zu Frage 8:

- *Hat das Land Niederösterreich, welches zu den Park & Ride-Anlagen gemeinsam mit den Gemeinden 50 Prozent dazuzahlen muss, darüber bereits Verhandlungen mit dem BMVIT bzw. mit der ÖBB-Infrastruktur AG aufgenommen?*

Die ÖBB Infrastruktur AG und das Land NÖ haben gemeinsam mit der jeweils betroffenen Standortgemeinde Verhandlungen über die Errichtung von Park&Ride-Anlagen geführt und bereits Planungsverträge für alle betroffenen Verkehrsstationen abgeschlossen. Nach Vorliegen der Gesamteinreichunterlagen und nach gesicherter Finanzierung der Realisierung des Gesamtvorhabens Ausbau Marchegger Ast werden die Verhandlungen (ÖBB-Infrastruktur AG / Land NÖ / jeweilige Standortgemeinde) über den Abschluss von Park&Ride-Realisierungsverträgen eingeleitet bzw. fortgeführt.