

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.000/0016-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 23. April 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hafenecker und weitere Abgeordnete haben am 25. Februar 2014 unter der **Nr. 3803/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie stehen Sie zum Modell der neun Verkehrskorridore im Rahmen von TEN-V?*
- *Wie stehen Sie dazu, dass neun Studien zur Evaluierung dieser Korridore durchgeführt wurden?*

Die Transeuropäischen Kernnetzkorridore sind hinsichtlich deren Funktionen und zu leistenden Aufgaben in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und hinsichtlich der Anzahl und des Verlaufes der Korridore in der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ geregelt. In der Verordnung zu den TEN-V Leitlinien

(Artikel 45) ist auch vorgesehen, dass vom jeweiligen Koordinator des Korridors gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten ein Arbeitsplan für den Korridor zu erstellen ist. Die in der Frage angesprochenen Studien dienen zur Erstellung der Arbeitspläne.

Österreich hat sich im Zuge der Diskussion und Beschlussfassung der genannten Europäischen Verordnungen grundsätzlich für das Modell der Kernnetzkorridore eingesetzt, da damit eine notwendige internationale Koordination des Infrastrukturausbaus gewährleistet wird.

Die Korridore sind dabei als ein Instrument der Koordination und der Zusammenarbeit zu verstehen und sind in diesem Sinne politisch festgelegt worden. Sie setzen sich aus den Teilen der jeweils nationalen Infrastruktur zusammen. Die Kernnetzkorridore sind im Allgemeinen keine vorwiegenden Transitverkehrsstrecken, sondern haben die Anforderungen des nationalen Verkehrs mit denen des grenzüberschreitenden Fernverkehrs zu vereinen. Betrachtet man beispielsweise den Baltisch-Adriatischen Korridor, der von der Ostsee zur Adria reicht, so ist nicht davon auszugehen, dass ein relevanter Anteil des Verkehrs tatsächlich durchgehende Transporte z.B. von einem Ostseehafen zur Adria enthält. Durch ein abgestimmtes Ausbaukonzept und abgestimmte Standards wird der Korridor sowohl für den Regionalverkehr als auch für den Fernverkehr attraktiv.

Zu Frage 3:

- *Inwiefern wurde die österreichische Bundesregierung bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in die Erstellung dieser Studien einbezogen?*

Gemäß Artikel 45 der Verordnung zu den TEN-V Leitlinien hat der Koordinator eines Korridors den Arbeitsplan gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten zu erstellen. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie war laufend in die Erstellung der Studien, die die Grundlage für den Arbeitsplan bilden, eingebunden. Als Gremium zur Steuerung der Korridore sind gem. Artikel 46 der Verordnung zu den TEN-V Leitlinien Korridorforen eingerichtet, in denen das bmvit vertreten ist. Auf Basis der Studien erstellt der Koordinator einen Arbeitsplan, der von den Mitgliedsstaaten genehmigt wird. Die Beschlussfassung für die Arbeitspläne ist derzeit im Laufen.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Wie hoch schätzen Sie die Gesamtkosten für die in diesen Studien applizierten Neu-, Aus- und Erweiterungsbauten auf österreichischem Staatsgebiet?*
- *Wie werden diese Kosten auf verschiedene Träger (Republik, ÖBB, ASFINAG, etc.) aufgeteilt werden?*

Die in den Studien bzw. den Arbeitsplänen für Österreich vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen sind in den nationalen Plänen für den Österreichischen Infrastrukturausbau, dem Zielnetz 2025+ der ÖBB, dem Rahmenplan der ÖBB und dem Bauprogramm der ASFINAG enthalten. Durch die Arbeitspläne ergeben sich gegenüber den nationalen Planungen keine Mehrkosten für die Republik bzw. für die Infrastrukturgesellschaften. Umgekehrt erhöht die Aufnahme von Projekten in die Arbeitspläne die Chancen europäische Förderungen zu erhalten.

Zu Frage 6:

- *Können Sie garantieren, dass sämtliche Vorhaben im vorgenommenen Zeitrahmen abgeschlossen werden können?*

Die in den Studien und den Arbeitsplänen dargestellten Zeitpläne sind mit den nationalen Zeitplänen abgestimmt, die aus heutiger Sicht realistische Realisierungszeitpunkte vorgeben. Gerade bei großen Infrastrukturbauvorhaben ist eine verbindliche Garantie über die Einhaltung von Zeitplänen nicht zu geben, da nicht beeinflussbare Risiken von Verzögerungen in Behördenverfahren, in Vergabeverfahren oder auch in der technischen Realisierung, etwa bei Tunnelbauten bestehen und die budgetären Rahmenbedingungen zu beachten sind.

Zu den Fragen 7 bis 10:

- *Wie schätzen Sie die Auswirkungen des TEN-V-Ausbaus in Österreich auf den ländlichen Raum ein?*
- *Gibt es seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Bestrebungen, welche die Anbindung ländlicher Gebiete an die TEN-V-Strecken verbessern sollen?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Wie erwähnt fällt der Ausbau des TEN-V mit den nationalen Ausbauplänen für die Hauptachsen zusammen. Die Auswirkungen des Ausbaus der Hauptverkehrsachsen auf den ländlichen Raum


lassen sich nicht eindeutig beantworten und sind stark von der konkreten Situation abhängig. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der Wirtschaftsstandort Österreich insgesamt durch den TEN-V Ausbau stark profitieren wird. Für ein Binnenland wie Österreich ist eine hochwertige Verkehrsanbindung an die Wirtschaftszentren der wichtigen Handelspartner Österreichs aber auch an die Seehäfen von essentieller Bedeutung. Die Korridor-Ansätze im Rahmen von TEN-V sollen hier sicherstellen, dass auch die entsprechenden Verbindungen in den Nachbarstaaten fristgerecht realisiert werden. Es ist davon auszugehen, dass diese Stärkung des Wirtschaftsstandortes auch dem ländlichen Raum zugutekommt. Generell zeigt sich die Tendenz eines starken Wachstums in den Ballungsräumen und deutlich geringeren Wachstums bis hin zu Rückgängen in peripheren Regionen. Durch hochleistungsfähige Infrastrukturen auf den Hauptkorridoren kann diese Tendenz noch verstärkt werden, insbesondere dann, wenn keine ausreichenden Verbindungen zwischen den peripheren Regionen und den Knoten auf den Hauptachsen bestehen. Gerade das im Österreichischen Gesamtverkehrsplan verankerte und in der Umsetzung befindliche Konzept eines Integrierten Taktfahrplans soll sicherstellen, dass eine umfassende Anbindung der Regionen an die Hauptachsen sichergestellt wird. Der Schieneninfrastrukturausbau in Österreich, auch auf den TEN-V Hauptachsen, ist hinsichtlich der Realisierung eines Integrierten Taktfahrplans optimiert. Zwischen den Verkehrsreferenten der Bundesländer und dem bmvit wurden Mindeststandards für die Erschließung von Siedlungen mit dem Öffentlichen Verkehr festgelegt. Diese sollen eine entsprechende Erreichbarkeit im ländlichen Raum sicherstellen und können einen Beitrag zur Stärkung der ländlichen Räume darstellen. Die Umsetzung dieser Angebotsstandards liegt aber in weiten Bereichen in der Zuständigkeit der Länder, die entsprechende Verkehrsdienstleistungen beauftragen müssen.

Zu Frage 11:

- *Sehen Sie durch die in den letzten Jahren erfolgte Schließung von Nebenbahnen, besonders in Niederösterreich, Beeinträchtigungen für ländliche Regionen hinsichtlich der Anbindung an das TEN-V-Netz?*

Mein Ressort verfolgt - in Zusammenarbeit mit den Bundesländern - das Ziel, eine Verbesserung der Versorgung mit öffentlichem Verkehr in der Region zu erreichen. In diesem Bestreben ist auch die Frage nach dem am besten geeigneten Verkehrsmittel zu stellen, wie sie auch im Zielnetz 2025+ der ÖBB behandelt wird. Aus wirtschaftlichen Überlegungen ist dies nicht in allen Fällen die Schiene. In diesem Sinne erfolgt auch eine multimodal optimierte Anbindung der peripheren Regionen an die Transeuropäischen Verkehrsnetze.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2015-04-24T10:24:01+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	Vz12mSZqg+3kcOyOfFth9zAmFom3sPJh89G/j+kjLUp7np7qrH/6GjbbT44Q7jpQ3zMV6DwncIKm/zvhLUOuV4FAOXpze2S0orOLKo2A1sRDovj/poNYk4fZJbL+Y+pTshS12tQ0+URFnmHn9kuC16UxdNATGWaxlVb1yu5f/A8lzolxXs/8Ps4nBiP7rGHPAuLAPcREbeFCJMKkUjdZEm8xiqZbfa23bSdrS12+09eCFvgw+m6HhkoSkT5KdKGZCOJGUudRxa2q7hpQJTJ50RRcx147rLzUom9uYIIVWg+IMbITlitAYvkWdKDCOMN84xMuc a4McXIAcmHWV02Q7Q==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	