

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 W i e n

Geschäftszahl: 2020-0.144.524

. April 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Ragger und weitere Abgeordnete haben am 27. Februar 2020 unter der **Nr. 1108/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Transeuropäische Netze und Infrastrukturprojekte in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welchen Standpunkt vertreten Sie im Rat der Europäischen Union in Hinblick auf den Ausbau der Transeuropäischen Netze/Verkehr?*

Die Europäische Strategie zum koordinierten Ausbau der großen transkontinentalen Verkehrsachsen trägt maßgeblich zur europäischen Kohäsion bei. Aus Sicht des BMK ist das Konzept des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ein wesentliches Instrument, um grenzüberschreitend Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten zu koordinieren und nationale Infrastrukturpläne in einen europäischen Ansatz zu integrieren. Die Umsetzung des Kernnetzes bis 2030 ist ein bedeutender Faktor für die europäische Integration. Österreich wird die entsprechenden Ziele erfüllen und bekennt sich zur Umsetzung der Strategie.

Zu Frage 2:

- *Setzen Sie sich für einen Alpen-Balkan-Korridor bzw. für de TPSA (Tauern-Phyrn/ Schober-Achse) ein?*  
*2.1 Wenn nein, warum nicht?*

Mit der Einrichtung des Alpen-Westbalkan-Schienengüterverkehrskorridors nach VO (EU) 913/2010, für welche sich Österreich stark eingesetzt hat, wurde ein erster Schritt zur verstärkten Integration der Balkanstaaten in das europäische Verkehrsnetz gesetzt. Ein Schienengüterverkehrskorridor kann ein erster Schritt zu einer Weiterentwicklung des Kernnetzes sein.

Dem BMK ist der starke Wunsch aus der Region und von Stakeholdern nach einer Aufnahme des Alpen-Westbalkan-Korridors in das TEN-V-Kernnetz bewusst. Grundsätzlich wird der Vorschlag auch von Seiten des BMK unterstützt.

Das TEN-V-Kernnetz stellt für die Mitgliedsstaaten in erster Linie eine Verpflichtung dar, einen bestimmten Standard des Netzes bis zu einem bestimmten Zeitpunkt umzusetzen. So ist Bedingung dafür, dass Österreich einer Erweiterung des Kernnetzes um die Tauern- und Pyhrnachse zustimmen kann, dass ausreichende Fristen für die Umsetzung von ergänzenden Elementen des Kernnetzes gewährt werden und die technischen Anforderungen an das Kernnetz sich nicht grundlegend verändern. Eine Umsetzung von Kernnetzstandards für die Tauern- bzw. Pyhrnachse bis 2030 – der derzeit gültigen Frist – könnte Österreich nicht zusagen. Eine Umsetzung bis 2040 wäre möglich.

#### Zu den Fragen 3 und 4:

- *Welche Zuleitungstrecken sind seitens der Bundesregierung derzeit an den Achsen der Kernnetzkorridore in Österreich geplant bzw. befinden sich in Bau?*
- *Gibt es zu diesen Strecken bereits Finanzierungspläne?*  
*4.1 Wenn ja, welche?*

Maßgeblich für den Ausbau des hochrangigen Verkehrsnetzes in Österreich – welches sich im Wesentlichen mit dem geografischen Verlauf der Kernnetzkorridore deckt – sind nationale Umsetzungsprogramme der Infrastrukturbetreiber. Für den Verkehrsträger Schiene sind beispielsweise die im Zielnetz 2025+ geplanten und laufenden Projekte entlang der großen Achsen zu nennen: Brenner Basistunnel (in Bau) auf dem Skandinavisch-Mediterranen Kernnetzkorridor, Semmering-Basistunnel (in Bau), Koralmbahn (in Bau) und Wien-Bratislava (in Bau) auf dem Baltisch-Adriatischen Kernnetzkorridor, Linz – Wels (in Planung) und Salzburg – Köstendorf (in Planung) auf dem Rhein-Donau-Kernnetzkorridor. Die Finanzierung des Infrastrukturausbaus erfolgt über die entsprechenden Instrumente der einzelnen Verkehrsträger, etwa dem Rahmenplan der ÖBB Infrastruktur-AG oder dem Ausbauprogramm der ASFINAG.

#### Zu Frage 5:

- *Wie gestaltet sich die Förderung dieser Strecken?*

Die Verantwortung für die Finanzierung und Umsetzung der Transeuropäischen Verkehrsnetze liegt gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union bei den Mitgliedstaaten. In Österreich liegt die Zuständigkeit beim Bund. Die Finanzierung erfolgt dabei über die in Frage 4 genannten Finanzierungsinstrumente. Es besteht die Möglichkeit, Projekte im TEN-V für europäische Förderungen im Rahmen der Connecting Europe Facility (CEF) einzureichen. Sofern Teile des Netzes wie z.B. Bahnhöfe vorwiegend in regionalem Interesse liegen, sieht das Bundesbahngesetz einen Kostenbeitrag der Bundesländer vor. Es ist aber festzuhalten, dass in der Regel der Hauptteil der Finanzierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes durch den Bund erfolgt.

#### Zu Frage 6:

- *Welche Bedeutung messen Sie dem Ausbau des Straßenverkehrs im Zuge des TEN-Plans bei?*

Der Straßenverkehr ist zwar ein elementarer Bestandteil des multimodalen Transeuropäischen Verkehrsnetzes, im Kontext der nationalen und europäischen Klimaziele findet jedoch eine

absolute Priorisierung jener Verkehrsträger mit geringeren Treibhausgasemissionen wie der Schiene und der Binnenwasserstraße statt. Dies spiegelt sich auch in den geringen möglichen Fördersätzen für die Straße bei etwaigen Kofinanzierungen seitens der EU wider.

#### Zu Frage 7:

- *Soll die Straßeninfrastruktur zur Vernetzung Österreichs mit den Staaten des Westbalkans ausgebaut werden?*
  - 7.1 *Wenn ja, gibt es hierzu Pläne?*
  - 7.2 *Wenn nein, warum nicht?*
  - 7.3 *Wenn ja, welche Finanzierungspläne gibt es hierzu?*

Aufgrund der Multimodalität des TEN-V-Kernnetzes sind Anforderungen an den Zustand des Straßennetzes umzusetzen. Aus einer allfälligen Aufnahme der Tauern- und Pyhrnachse in das Kernnetz, die stark auf die Anbindung der Staaten des Westbalkans abzielen würde, ergeben sich mit Ausnahme der Sanierung des Karawankentunnels kaum zusätzliche Ausbauerfordernisse des Straßennetzes in Österreich.

#### Zu Frage 8:

- *Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Zuge der Umsetzung des TEN-Plans verspricht Österreich wirtschaftlichen und touristischen Vorteil. Wie verhält sich dieser Ausbau in Hinsicht auf CO<sub>2</sub>-Bilanz und Klimaschutz?*
  - 8.1 *Wenn es hierzu Prüfungen gibt, welche?*

Der Verkehrssektor zählt nach wie vor zu den Hauptverursachern für Treibhausgas-(THG-) Emissionen. Im Mobilitätsbereich sind aufgrund massiver Emissionssteigerungen um fast 74% von 1990 bis 2018 besondere Reduktionen erforderlich. Rund 47% der THG-Emissionen, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, stammen aus dem Verkehr. Der ganz überwiegende Teil ist dabei auf den motorisierten Straßenverkehr, insbesondere auf den PKW-Verkehr, zurückzuführen. Im nationalen Energie- und Klimaplan ist eine Minderung der Emissionen um 8,2 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> von 2018 bis 2030 vorgesehen.

Auch um unser Ziel der Klimaneutralität 2040 zu erreichen, ist der Einsatz fossiler Energieträger im Verkehr drastisch zu reduzieren. Vermeiden, verlagern, verbessern ist das Motto im Verkehr, auch lt. aktuellem Regierungsprogramm 2020-2024. Dafür wird es auch eine Zusammenarbeit über die Grenzen Österreichs hinaus geben müssen, um klimafreundlichen Transport von Personen und Gütern zu gewährleisten.

Insofern hat für Österreich der grenzüberschreitende Ausbau international bedeutsamer Bahnverbindungen nicht nur aus Klimaschutzsicht, sondern auch aus wirtschaftspolitischer und tourismuspolitischer Sicht höchste Priorität. Im aktuellen Regierungsprogramm bekennt sich die österreichische Bundesregierung daher zum Ausbau und zur Aufnahme geeigneter Strecken in die TEN-Netze und zum Einsatz von EU-Förderungen für den Erhalt bestehender Bahn-Infrastruktur. Genaue Abschätzungen zu den Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz liegen noch nicht vor, allerdings kann davon ausgegangen werden, dass eine Priorisierung des Schienenausbaus innerhalb des TEN-V-Netzes positive Effekte in Richtung CO<sub>2</sub>-Bilanz und Klimaschutz bringen würde.

Die nationale Strategie des Infrastrukturausbaus fließt in die Szenarien des nationalen Klima- und Energieplans ein und wurde dort hinsichtlich der Auswirkungen auf den Klimaschutz bewertet.

Zu den Fragen 9 und 10:

- *Sind Ihnen Prüfungen bekannt, die besagen, dass der Verkehr auf den Österreichischen Autobahnen durch die Umsetzung der TEN-Pläne entlastet wird?*
  - 9.1 *Wenn ja, welche?*
- *Sind Ihnen Prüfungen bzw. Forschungen bekannt, nach denen der Bau einer Alpen-Balkan-Achse beruhigend auf die Österreichischen Autobahnen auswirken könnte?*
  - 10.1 *Wenn ja, welche?*

Wie oben dargelegt ist das TEN-V-Netz und auch dessen Erweiterung immer multimodal. Eine Alpen-Balkan-Achse im Rahmen des TEN-V-Kernnetzes wird nach den Vorgaben zum TEN-V-Netz Schiene und Straße umfassen. Die Erweiterung des TEN-V-Netzes alleine ist noch keine Garantie dafür, dass die Schiene gegenüber der Straße an Attraktivität gewinnt.

Mit der Forcierung von umweltfreundlichen Verkehrsträgern auf nationaler und europäischer Ebene kann aber bedeutend zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit dieser beigetragen werden.

Die Wechselwirkung zwischen dem Verkehrsangebot auf den Verkehrsträgern und der Verkehrsnachfrage wird in Österreich über das Instrument der Verkehrsprognose Österreich abgebildet. Die Verkehrsprognose Österreich 2025+, die 2009 veröffentlicht wurde, ist für die wesentlichen Annahmen des Ausbaus des Kernnetzes 2030 relevant. Für die weiteren Ausbauschritte, die auch eine Erweiterung des Kernnetzes bedeuten können, befindet sich die Verkehrsprognose Österreich 2040+ in Arbeit.

Bedingt durch die Einrichtung eines entsprechenden Schienengüterverkehrskorridors auf dem genannten Abschnitt (vgl. Pkt 2) wurden die Voraussetzungen für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene in diesem Raum verbessert. Erste Marktanalysen und Entwicklungen des Modal Splits entlang des Korridors werden im ersten Monitoringbericht 2022 vorliegen.

Zur Idee der Aufnahme der Tauern-Pyhrnachse in das TEN-V-Kernnetz ist dem BMK eine Studie im Auftrag der Bundesländer Kärnten, Steiermark, Salzburg und Oberösterreich bekannt.

Zu Frage 11:

- *Sind Ihnen Prüfungen bzw. Forschungen bekannt, nach denen der Bau einer Alpen-Balkan-Achse sich förderlich für die Österreichische Wirtschaft auswirken könnte?*
  - 11.1 *Wenn ja, welche?*

Die Verbesserung der Standortqualität durch optimierte Erreichbarkeiten ist ein anerkannter Faktor im Kontext der Regionalökonomie, der durch mehrere Studien belegt und mit Modellen abgebildet wird. Qualitative Überlegungen zu den Auswirkungen der Achse auf die Regionalwirtschaft sind auch in der bei Frage 10 genannten Studie der Bundesländer enthalten.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Gibt es von Seiten Ihres Ministeriums Vorschläge bzw. Pläne zum Ausbau des Schienenverkehrs, welche sich in den TEN-V-Plan integrieren ließen?*
  - 12.1 *Wenn ja, welche?*
  - 12.2 *Welche Finanzierungspläne gibt es hierzu?*

- *Unternehmen oder planen Sie Bestrebungen zur Anbindung touristischer Regionen Österreichs durch den Schienenverkehr, welche in die Transeuropäischen Netze integriert werden können?*

*13.1 Wenn ja, welche?*

Wie bereits dargelegt, sind die Vorgaben aus den TEN-V-Leitlinien vollständig in die nationalen Infrastrukturpläne, insbesondere das Zielnetz 2025+ bzw. dessen Umsetzung in den Rahmenplänen integriert. Kernelement der österreichischen Schieneninfrastrukturplanung ist für den Personenverkehr der integrierte Taktfahrplan. Dieser stellt sicher, dass eine bestmögliche Verknüpfung zwischen den Hauptachsen (=TEN-V-Netz) und den Regionen sichergestellt ist. Auf europäischer Ebene, etwa in den bestehenden TEN-V-Leitlinien, wird die Angebotsdimension eines Taktfahrplans nicht berücksichtigt. Aus Sicht des BMK ist es ein Nachteil der bestehenden TEN-V-Leitlinien, beim Schienenverkehr nur die Dimension der Infrastruktur und nicht die des Angebots einzuschließen. Das BMK ist aber in Abstimmung mit den Nachbarstaaten bestrebt, auf ein grenzüberschreitendes Konzept eines integrierten Taktfahrplans hinzuwirken, der eine bestmögliche Verknüpfung des TEN-V mit der Erschließung der Regionen gewährleistet.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Wie gestaltet sich die Finanzierung der TEN-V-Projekte insgesamt derzeit für die Republik Österreich?*
- *Wie hoch ist der von der EU bzw. CEF geförderte Anteil der jeweiligen in Bau bzw. Planung befindlichen Projekte?*

Die zugesprochenen EU-Zuschüsse für österreichische Projekte aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) der EU-Finanzperiode 2014-2020 betragen rd. € 897 Mio., davon ist mit rund € 758 Mio. (also rund 85%) der Verkehrsträger Schiene betroffen.

Die höchsten Zuschüsse entfallen auf die Erkundungs- und Bauarbeiten für den Brenner Basistunnel (BBT). Der Anteil Österreichs an den EU-Zuschüssen am BBT macht rd. € 590 Mio. aus.

Weitere wichtige EU-Zuschüsse betreffen die Koralmbahn (rd. € 58 Mio.), das Projekt Wien – Bratislava, Abschnitt Stadlau – Marchegg (rd. € 65,8 Mio.), sonstige Maßnahmen betreffend die Schiene (rd. € 19,6 Mio.), die Nordautobahn (rd. € 22,4 Mio.) sowie die Planungen für die zweite Tunnelröhre für den Karawankenstraßentunnel und Aktionen in den Bereichen Binnenschifffahrt und intelligenter Verkehrssysteme.

Grundsätzlich liegen die maximalen Ko-Finanzierungsraten betreffend CEF Verkehr für Studien bei 50% und für Bauprojekte zwischen 10% und 40%.

Bei dem für den Brenner Basistunnel (BBT) zugesprochenen Zuschüssen beträgt die Ko-Finanzierungsrate für Studien und Erkundungsarbeiten 50% und für Bauarbeiten 40% der förderfähigen Kosten. Bei den übrigen Schienenprojekten liegt die Ko-Finanzierungsrate der förderfähigen Kosten zwischen 20% (Projekt Wien – Bratislava, Abschnitt Stadlau – Marchegg) und 30% (Koralmbahn).

Zu Frage 16:

- *Ist Ihnen bekannt, wie die EU bzw. der TEN-V-Plan mit den einzelnen Korridoren der chinesischen Seidenstraße umgeht?*

*16.1 Wenn ja, wie?*

Die TEN-V-Leitlinien finden grundsätzlich nur für das Gebiet der Europäischen Union Anwendung. Im Sinne der Verknüpfung des Netzes der EU mit den Verkehrsnetzen der benachbarten Regionen ist dennoch auch eine Außensicht Gegenstand der TEN-V-Leitlinien, diese beinhaltet indikative Karten für die Weiterführung des Netzes in Nachbar- und Drittstaaten. Eine Anbindung des TEN-V an die unterschiedlichen Äste der neuen Seidenstraße ist im Konzept damit grundsätzlich möglich.

Zu Frage 17:

- *Wissen Sie, wann eine neue Förderverordnung der CEF fertig sein wird und sich der Fördertopf verändert?*

*17.1 Wenn ja, wann wird mit einer Fokussierung auf Osteuropa gerechnet?*

Das Nachfolgeinstrument in der EU-Finanzperiode 2021 – 2027 zur Connecting Europe Fazilität (CEF) ist CEF 2.0. Beim EU-Verkehrsminister\_innenrat am 3.12.2018 konnte unter österreichischer Präsidentschaft eine partielle Allgemeine Ausrichtung („partial general approach“) zu CEF 2.0 erreicht werden. Unter rumänischer Präsidentschaft wurden Triloggespräche zwischen Rat, Europäischem Parlament und Kommission geführt und im März 2019 wurde eine partielle Einigung zu CEF 2.0 erreicht, die von Ratsseite am 13. März 2019 vom Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) bestätigt wurde. Die bisherige Beschlussfassung zu CEF 2.0 konnte deshalb nur partiell erfolgen, da die Bestimmungen über die Dotierung von CEF 2.0 aus der Beschlussfassung ausgeklammert werden mussten und im Zusammenhang mit dem Mehrjährigen EU-Finanzrahmen (MFR) zu behandeln sind.

Leonore Gewessler, BA

