

**16129/AB****vom 18.12.2023 zu 16642/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= **Bundesministerium**  
 Klimaschutz, Umwelt,  
 Energie, Mobilität,  
 Innovation und Technologie

**Leonore Gewessler, BA**  
 Bundesministerin

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

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

Geschäftszahl: 2023-0.755.094

. Dezember 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat MMag. Schmidt, Genossinnen und Genossen haben am 18. Oktober 2023 unter der **Nr. 16642/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Bundesland Salzburg gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu Frage 1:**

- *Warum werden die Planungskosten für den Neubau des katastrophenanfälligen Streckenabschnitt zwischen Golling – Pass Lueg – Stegenwald im ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 nicht berücksichtigt?*

Die Planungskosten für den Abschnitt sind im Rahmenplan 2024 – 2029 berücksichtigt (abrufbar unter <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/rahmenplan> , Streckenabschnitt zu Pass Lueg dargestellt auf Seite 8 von 14).

**Zu Frage 2:**

- *Wird weiterhin der Ausbau der gesamten Hochleistungstrasse zwischen Golling und Werfen inklusive einer Tunnelkette geplant? Wenn ja, warum findet dieses Projekt keinerlei Erwähnung im ÖBB-Rahmenplan 2024-2029?*

Das Projekt „Linienverbesserung Pass Lueg“ befindet sich noch in einer frühen Phase. Ziel ist es, für die Reisenden und den Güterverkehr langfristig eine deutliche, nachhaltige Verbesserung zu erzielen.

Parallel zur Vorbereitung der Planungen erfolgten Abstimmungen mit den vertieften Untersuchungen zur Weiterentwicklung des Streckenabschnitts Stegenwald – Werfen. Zusätzliche

Anforderungen aufgrund dieser Gesamtbetrachtung der Strecke Golling – Werfen werden nun (im Zielnetzprozess 2040) evaluiert.

Zu Frage 3:

- Bei dem genannten Streckenabschnitt handelt es sich um einen Ausgangspunkt der geteilten Tauern-Pyhrn/Schober-Achse, die im aktuellen Entwurf der Europäischen Kommission Teil des Transeuropäischen-Westbalkan-Korridors sein wird. Wurde geprüft, ob etwaige EU-Mittel für die Planung des oben genannten Streckenausbau zur Verfügung stehen werden?

Es wurde geprüft, ob mögliche EU-Finanzmittel für die Planung des genannten Streckenausbau verfügbar sind. Außerdem wird erwogen, die Bauarbeiten für die Schienenverbindung Hinterstoder – Pießling – Vorderstoder (Phyrnstrecke), als nationale Engpassbeseitigung zu einem passenden Zeitpunkt unter dem CEF-Förderprogramm für Verkehr einzureichen. Klarzustellen ist jedoch, dass Projekte zur Realisierung der Tauern-Pyhrn/Schober-Achse momentan nur im Rahmen des nachgeordneten Comprehensive Networks des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) unter dem allgemeinen Budget des CEF-Programms berücksichtigt werden könnten.

Für das Comprehensive Network sind vergleichsweise begrenzte CEF-Mittel vorgesehen und die Ko-Finanzierungsraten sind für das Comprehensive Network am niedrigsten. Darüber hinaus priorisiert die EU-Kommission EU-Zuschüsse aus der Connecting Europe Facility (CEF) für grenzüberschreitende Vorhaben und Projekte auf dem hochrangigen EU-Kernnetz – hier insbesondere für all jene, die im Annex der CEF 2-Verordnung wörtlich genannt werden. Aufgrund der begrenzten Mittel für die Connecting Europe Facility (CEF) in der EU-Haushaltperiode 2021 und 2027 kommt es typischerweise zu einer starken Überzeichnung der CEF-Förderaufrufe im Verkehrssektor. Deshalb ist es entscheidend, dass die Anträge äußerst aussichtsreich sind, um von der EU-Kommission für eine Förderauswahl in Betracht gezogen zu werden.

Die Chancen, CEF-Zuschüsse unter den bestehenden Rahmenbedingungen für Projekte auf dem Comprehensive Network zu erhalten, sind daher sehr gering. Die Antragstellung unter dem CEF-Förderprogramm für Verkehr erfordert erhebliche Ressourcen von den Projektleitungen und geht mit beträchtlichen Kosten einher. Nicht zuletzt aus diesen Gründen konzentriert sich die österreichische Antragspolitik auf Anträge, die eine überdurchschnittlich hohe Erfolgsaussicht bei der Auswahl durch die EU-Kommission aufweisen.

Zu Frage 4:

- Seit mehreren Jahren werden LKW-Mautzuschläge auf der Brenner-Inntal Autobahn für die Querfinanzierung des Brenner Basistunnels eingehoben. Ist geplant, solche Querfinanzierungszuschläge auf der Tauernautobahn zum Ausbau der Tauernbahnstrecke ebenfalls einzuführen?

Für die Einführung eines Querfinanzierungszuschlages im Rahmen der fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge über 3,5 t technisch zulässige Gesamtmasse ist laut der dafür maßgeblichen EU-Wegekostenrichtlinie erforderlich, dass der entsprechende Streckenabschnitt entweder regelmäßig von Staus betroffen ist oder dort „erhebliche Umweltschäden“ verursacht werden.

Eine Verwendung der daraus eingehobenen Beträge für den Ausbau von Verkehrsdiensten ist möglich, wenn diese unmittelbar zur Verringerung einer bestehenden Verkehrsbelastung bzw. zur Verringerung von Umweltschäden entlang der Verkehrsachse führen.

Die Frage, ob die Voraussetzungen zur Einführung eines Querfinanzierungszuschlages im Rahmen der fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge über 3,5 t auf Strecken der Tauernautobahn überhaupt vorliegen, wird voraussichtlich im Laufe des kommenden Jahres auf Basis aktualisierter Daten zu Verkehrsleistungsprognosen und Umweltbelastung beantwortet werden können.

Leonore Gewessler, BA

