

DRINGLICHER ANTRAG
gem. § 74a Abs. 1 iVm § 93 Abs. 1 GOG-NR

XXIV. GP.-NR
1180 I A(E)
17. Juni 2010

der Abgeordneten Grosz, Petzner, Dolinschek, Schenk, List

Kollegin und Kollegen

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Sicherstellung der vertragskonformen Umsetzung der Koralmbahn bis 2018

Die Diskussionen der letzten Wochen und Monate über das Koralmprojekt haben dazu geführt, dass über die vertragliche Realisierung der Eisenbahnstrecke Graz – Klagenfurt („Koralmbahn“) immer größere Zweifel bestehen.

Im Jahr 2004 wurde der Baltisch-Adriatische Korridor zwischen Danzig und Wien/Bratislava als vorrangige Schienenachse (TEN-Projekt 23) festgelegt. Im Oktober 2006 beschlossen die EU-Staaten Polen, Tschechien, Slowakei, Italien und Österreich eine Verlängerung der TEN-Achse. In einem „Letter of Intent“ unterzeichneten sie das gemeinsame internationale Bekenntnis, eine qualitativ hochleistungsfähige Schieneninfrastruktur im gesamten Verlauf der Baltisch-Adriatischen Achse herzustellen.

Die Koralmbahn ist eines der zentralen Projekte und Teil des internationalen Schienenverkehrskorridors der Baltisch-Adriatischen Achse. Diese Verkehrsachse verläuft als internationaler Korridor von Bologna-Venedig-Udine-Tarvis-Villach-Klagenfurt-St. Andrä-Deutschlandsberg über Graz-Semmering-Wien-Warschau bis nach Danzig und wird Österreich optimal an europäische Verkehrsknoten anbinden.

Mit der Koralmbahn entsteht auf rund 130 Kilometern eine zweigleisige, elektrifizierte neue Hochleistungsstrecke, die die Städte Graz und Klagenfurt zukünftig direkt miteinander verbindet und eine Fahrzeitverkürzung von derzeit drei auf rund eine Stunde ermöglicht. Sie weicht der bestehenden Südbahn-Bergstrecke über den so genannten „Neumarkter Sattel“ großräumig aus und integriert zugleich Graz in den Baltischen-Adriatischen Korridor. Darüber hinaus verbessert die Koralmbahn die Erreichbarkeit Süd-Österreichs und bindet die Weststeiermark und den Kärntner Raum optimal an die Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt an.

Zudem werden hervorragende Voraussetzungen für einen leistungsfähigen und zukunftssträchtigen Personen- und Güterverkehr auf der umweltfreundlichen Bahn geschaffen, wovon die Pendler und die regionale Wirtschaft profitieren, da massive Fahrzeitverkürzungen und attraktivere Taktfahrpläne dadurch ermöglicht werden.

Laut einer Studie des Instituts für höhere Studien (IHS) aus dem Jahr 2002 kann mit dem Gesamtinvestitionsvolumen der Koralmbahn über das Achtfache an volkswirtschaftlichen Effekten erzielt werden. Das entspricht bis zu 45.000 Arbeitsplätzen über die gesamte Projektdauer.

Bereits seit dem Jahr 2001 laufen die Arbeiten an der Koralmbahn auf Hochtouren. Seit Ende 2008 wird am ersten Abschnitt des knapp 33 km langen Koralmtunnels, dem Herzstück der Koralmbahn, gebaut. Das Gesamtinvestitionsvolumen für diese Neubaustrecke beträgt rund

5,2 Mrd. Euro. Rund ein Fünftel der Investitionen, nämlich 1,1 Mrd. Euro, sind bereits investiert. Mehr als die Hälfte der 130 km langen Neubaustrecke ist in Bau bzw. sogar schon fertig gestellt.

Die Realisierungsvoraussetzungen für die Koralmbahn wurden am 15. Dezember 2004 in einem Vertrag zwischen der Republik Österreich, den Bundesländern Kärnten und Steiermark und den Österreichischen Bundesbahnen detailliert festgelegt. In dieser Vereinbarung verpflichteten sich die Österreichischen Bundesbahnen und der Bund, die verkehrswirksame Durchbindung der Koralmbahn im vertragsgegenständlichen Umfang bis 2018 sicherzustellen.

Gemäß abgeschlossenem Koralmbahn-Vertrag leisten die beiden Bundesländer Steiermark und Kärnten im Sinne des § 44 des Bundesbahngesetzes in den Jahren 2008 bis 2025 jeweils einen pauschalierten Kostenbeitrag in der Höhe von 140 Mio. Euro in achtzehn gleich bleibenden Jahresraten in der Höhe von jeweils 7,78 Mio. Euro ab dem Jahr 2008, die jeweils zum 1. Juli von den ÖBB fällig gestellt werden und binnen acht Wochen nach Fälligkeit zu begleichen sind.

Von den Beitragsleistungen der Länder werden die Kosten für den nahverkehrsgerechten Ausbau der Bahnanlagen und die Kosten für die vorzeitige Errichtung des Hauptstückes der Koralmbahn, nämlich des Koralmtunnels, erfasst. Damit wird die vorzeitige Fertigstellung der gesamten Koralmbahn durch die Beiträge der Länder ermöglicht.

Bereits am Planungsbeginn der Koralmbahn wurde von den Bundesländern Steiermark und Kärnten ein pauschaler Kostenbeitrag zu den generellen Planungen in der Höhe von jeweils ATS 5 Mio. geleistet.

2006 wurde vom Ministerrat der Beschluss zum vorgezogenen Bau des neuen Koralmtunnels zwischen Graz und Klagenfurt nochmals bekräftigt. Verkehrsminister Gorbach hob dabei die Bedeutung des Koralmprojekts aus regionaler- und volkswirtschaftlicher Sicht und als internationaler Verkehrsweg hervor.

Weiters wurde am 5. Juli 2007 in der 28. Sitzung des Nationalrates ein von vier Parteien unterstützter Antrag betreffend Errichtung der Koralmbahn mehrheitlich beschlossen: *„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie werden ersucht, ebenso wie die anderen Vertragsparteien, auf Basis des Ministerratsvortrages vom 5. 12. 2006, alle notwendigen Schritte zu setzen und Voraussetzungen zu schaffen, um eine vertragskonforme Umsetzung des Projektes sicher zu stellen.“*

2008 stellte auch Verkehrsminister Faymann in einer Pressemeldung (OTS v. 31. Juli 2008) fest: *„Die Finanzierung des Koralmtunnels ist wie bisher gesichert und unterliegt auch keiner Änderung.“*

Doch Anfang 2009 wurde im Zuge der Wirtschaftskrise und der Finanzsituation der ÖBB zunehmend in Medien berichtet, dass das Jahrhundert-Projekt Koralmbahn verschoben werden könnte, was von der ÖBB und Verkehrsministerin Bures heftig dementiert wurde.

In einer Pressekonferenz am 13. Juli 2009 betonte noch die Ministerin: *„Die Koralmbahn ist das derzeit größte in Bau befindliche Eisenbahninfrastrukturprojekt in Österreich. Mein Vorgänger, der jetzige Bundeskanzler Werner Faymann, sowie die gesamte Bundesregierung haben sich in den letzten zweieinhalb Jahren ganz massiv für dieses Projekt engagiert und haben auch die Finanzierung sichergestellt. Auch ich bekenne mich zum Ausbau der gesamten Südbahn und stehe selbstverständlich voll hinter dem Projekt Koralmbahn.“*

Weiters erklärte die Ministerin: *„Ich halte mich an den Vertrag. Es muss bei so einem großen Projekt Kontinuität und Sicherheit für die Menschen in der Region geben.“*

Doch in einem Interview mit der „Kärntner Woche“ vom 26. August 2009 erklärte Bundesministerin Bures, dass es zu Verschiebungen bei der Finanzierung der Koralmbahn innerhalb der gesamten Bauphase kommen wird. Sie bestätigte, dass der Rahmenplan zur Finanzierung der Koralmbahn abgeändert wurde und dadurch im Rahmenplan für die Finanzierung der Koralmbahn bis zum Jahr 2014 insgesamt 592 Mio. Euro weniger Finanzmittel vorgesehen sind.

Obwohl im Vertrag über die Realisierung und Finanzierung der Koralmbahn ein Investitionsplan festgelegt wurde, der jährlich festgelegte Investitionswerte beinhaltet, wurden drastischen Kürzungen von rund 592 Mio. Euro in der Rahmenplanperiode 2009 bis 2014 durchgeführt. Dadurch wird es zu mehrjährigen Verzögerungen bei der Fertigstellung der Koralmbahn kommen und die Inbetriebnahme der Bahnstrecke bis 2016 und Fertigstellung bis 2018 kaum mehr möglich sein.

Im Oktober 2009 gaben dann die ÖBB-Verantwortlichen den neuen Fahrplan für das Großprojekt bekannt. Demnach soll die Koralmbahn nicht, wie im Vertrag 2004 vereinbart, 2016 oder gar 2018 befahrbar sein, sondern erst 2020.

In einer Anfragebeantwortung im Dezember 2009 bestätigte auch Verkehrsministerin Bures die Verzögerungen und erklärte, dass bei der Unterfertigung des Koralmbahnvertrages im Jahr 2004 wichtige Parameter für den Bauzeitplan noch nicht bekannt waren: *„Jetzt, nach umfangreichen geologischen Erkundungen für die Ausschreibung des Koralmtunnels, nach den behördlichen Genehmigungsverfahren sowie nach Kenntnis der Auflagen aus dem UVP-Verfahren kann erstmals ein realistischer Gesamtzeitplan für das Vorhaben aufgestellt werden. Demzufolge wird der Rohbau des Koralmtunnels Ende 2017/ Anfang 2018 fertiggestellt, danach erfolgt der Innenausbau, welcher bis 2020 vorgesehen ist.“*

Doch dies würde eine Vertragsverletzung gegenüber den Bundesländern Kärnten und Steiermark bedeuten.

Da die Ergebnisse der Evaluierung der Infrastrukturprojekte erst im Oktober 2010 bekannt gegeben werden, wird zusätzlich befürchtet, dass auch die Vergabe des größten Bauloses KAT 2 verzögert wird.

In einem einstimmigen Beschluss hat daher der steirische Landtag die Vergabe des größten Tunnelbauloses KAT 2 noch vor der Landtagswahl am 26. September 2010 gefordert.

Aus diesen Gründen stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehenden



Dringlichen Antrag:


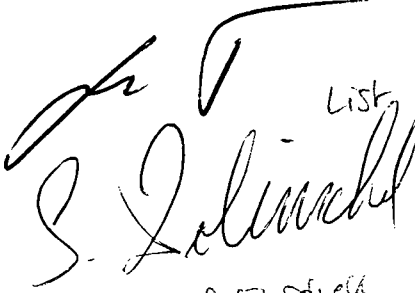
Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen und die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie werden ersucht, alle notwendigen Schritte zu setzen, damit eine korrekte Umsetzung des Vertrages vom 15. Dezember 2004 über die Realisierung und Finanzierung der Eisenbahnstrecke Graz – Klagenfurt („Koralmbahn“) erfolgt, mit der eine Inbetriebnahme der Koralmbahn zum ehestmöglichen Zeitpunkt angestrebt und die verkehrswirksame Durchbindung der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt über den Koralmtunnel bis zum Jahr 2016 und der Abschluss der vertragsgegenständlichen Maßnahmen bis zum Jahr 2018 fertig gestellt werden. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und der Bundesminister für Finanzen werden weiters ersucht, jährlich dem Nationalrat über die Einhaltung der vom Bund übernommenen Verpflichtungen zu berichten.“

Wien, am 17. Juni 2010

In formeller Hinsicht wird verlangt, diesen Antrag im Sinne des § 74a Abs. 1 iVm § 93 Abs. 1 GOG-NR zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu behandeln und dem Erstantragsteller Gelegenheit zur mündlichen Begründung zu geben.


Petzner

Anst


Saraak

List
Doberschütz

VERTRAG

über die Realisierung und Finanzierung der Eisenbahnstrecke Graz – Klagenfurt („Koralmbahn“)

abgeschlossen zwischen den Vertragspartnern

- Republik Österreich (Bund),
 - Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),
 - Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG),
 - Land Steiermark und
 - Land Kärnten,
- die beiden letzteren in weiterer Folge „Länder“ genannt.

Präambel

Dieser Vertrag wird vom gemeinsamen Wunsch der Vertragspartner getragen, die Inbetriebnahme der Koralmbahn zum ehestmöglichen Zeitpunkt anzustreben und die verkehrswirksame Durchbindung der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt über den Koralmtunnel bis zum Jahre 2016 sicherzustellen sowie die vertragsgegenständlichen Maßnahmen bis zum Jahr 2018 fertigzustellen. Die Vertragspartner anerkennen sowohl die volkswirtschaftliche als auch die regionalwirtschaftliche Bedeutung dieses Vorhabens und kommen daher hinsichtlich dessen Realisierung und Finanzierung wie folgt überein:

Artikel I

Vertragsgegenstand

(1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Sicherstellung der verkehrswirksamen Durchbindung der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt. Hierzu werden im Einzelnen nachstehende Maßnahmen unter Einhaltung der in Art. II angeführten Termine vereinbart:

- Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Graz Hauptbahnhof – Werndorf
- Neubau des Streckenabschnittes Werndorf – Deutschlandsberg einschließlich der Umliegung der GKB-Strecke zwischen Groß St. Florian und Frauental mit Einbindung in den „Bahnhof Weststeiermark“
- Neubau des Streckenabschnittes Deutschlandsberg – St. Andrä im Lavanttal einschließlich der Errichtung des Koralmtunnels und der Umliegung der Lavanttalbahn zwischen St. Paul und Mühldorf mit Einbindung in den „Bahnhof Lavanttal“
- Neubau des Streckenabschnittes St. Andrä – Althofen einschließlich des Ausbaues der Schleife Bleiburg mit Anbindung an die Koralmbahn
- Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Althofen - Klagenfurt

- (2) Der jeweilige Projektsinhalt wird durch die eisenbahnrechtlichen Bauentwürfe und Bescheide definiert.
- (3) Bei der Realisierung der vertragsgegenständlichen Maßnahmen wird dem nahverkehrsgerechten Ausbau und der barrierefreien Gestaltung der in den Bauentwürfen enthaltenen Bahnanlagen ausreichend Rechnung getragen.
- (4) Es wird festgestellt, dass die nicht vertragsgegenständlichen Maßnahmen, das sind der viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes Graz Hauptbahnhof – Feldkirchen (A2-Querung) und der Neubau des zweigleisigen Streckenabschnittes Feldkirchen – Flughafen – Werndorf einschließlich des Vollausbau des Streckenabschnittes Terminal Werndorf – Weitendorf, ebenfalls Teile des Vollausbau der Koralmbahn sind. Über deren Finanzierung und Fertigstellungstermine wird zwischen den Vertragspartnern eine gesonderte Vereinbarung getroffen.

Artikel II Umsetzung des Vertrages

- (1) Die Vertragspartner werden alle in ihrem jeweiligen Einflussbereich liegenden Möglichkeiten ausschöpfen, um
- den Bau des Hauptstollens des Koralmtunnels im Laufe des Jahres 2008 zu beginnen,
 - die verkehrswirksame Durchbindung der Koralmbahn im vertragsgegenständlichen Umfang bis zum Jahre 2016 sicherzustellen und
 - die Koralmbahn im vertragsgegenständlichen Umfang mit Ausnahme von Restarbeiten (z.B. Aufforstungen, abschließende Grundablösen) bis zum Jahre 2018 fertigzustellen.
- (2) Die Vertragspartner gehen auf Grund des derzeitigen Kenntnisstandes davon aus, dass die Realisierung des Vorhabens entsprechend dem nachstehenden Investitionsplan durchgeführt wird:

| | bis 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Summe |
|----------------------------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Investitionen in Mio. € | 321 | 150 | 134 | 104 | 224 | 247 | 222 | 237 | 250 | 273 | 279 | 322 | 272 | 263 | 254 | 207 | 36 | 3.796 |

Die jährlichen Investitionswerte verstehen sich als geschätzte Planungswerte auf Preisbasis 1. Jänner 2004, die insbesondere keine Valorisierung und keine Bestellerrisiken beinhalten.

- (3) Zur Umsetzung dieses Vertrages, insbesondere zur Steuerung und Koordinierung der einzelnen Maßnahmen sowie zur gegenseitigen Information der Vertragspartner, wird die bereits bestehende projektbegleitende Arbeitsgruppe, der Vertreter des Bundes, der Länder, der ÖBB und der HL-AG angehören, ihre Tätigkeit über den gesamten

Realisierungszeitraum der Koralmbahn weiterhin ausüben. Die projektbegleitende Arbeitsgruppe kann im Bedarfsfall auch durch Vertreter anderer Institutionen erweitert werden. Die Federführung innerhalb der Arbeitsgruppe obliegt der HL-AG. Die Arbeitsgruppe wird darauf achten, dass ein straffes und effizientes Projektmanagement mit kurzen Entscheidungswegen eingerichtet wird.

Artikel III Kostentragung

- 1) Im Sinne des § 44 des Bundesbahngesetzes i.d.F. des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 leisten die Länder einen pauschalierten Zuschuss von jeweils € 140 Mio. zu den auf Preisbasis 1. Jänner 2004 geschätzten Gesamtkosten in der Höhe von € 3.796 Mio. Die restlichen Kosten werden gemäß den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (insbesondere §§ 43 und 47) durch Aufnahme in den Rahmenplan von den ÖBB bzw. vom Bund bedeckt.
- 2) Der Zuschuss wird den Ländern durch die ÖBB in achtzehn gleichbleibenden Jahresraten in der Höhe von € 7,78 Mio. in den Jahren 2008 bis 2025 jeweils zum 1. Juli fällig gestellt und ist binnen acht Wochen nach Fälligkeit zu begleichen.
- 3) Von den Beitragsleistungen der Länder werden die Kosten für den nahverkehrsgerechten Ausbau der Bahnanlagen und die Kosten für die vorzeitige Errichtung der Koralmbahn einschließlich des Koralmtunnels erfasst. Kosten für zusätzliche Begleitmaßnahmen, die über den Projektsinhalt (gem. Art. I Abs. 2) hinausgehen, im Interesse der Länder und / oder der Gemeinden stehen und welche nicht den eigentlichen Projektkosten zuzurechnen sind (insbesondere für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, Straßen- und Wegeverlegungen, Unterführungen, Eisenbahnkreuzungen), werden von den Ländern und / oder Gemeinden zur Gänze getragen.

Artikel IV Allgemeine Bestimmungen

- (1) Allfällige Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform.
- (2) Die ÖBB und die HL-AG werden die aus diesem Vertrag erwachsenden Rechte und Pflichten auf allfällige Rechtsnachfolger überbinden.
- (3) Dieser Vertrag wird in fünf Ausfertigungen errichtet, wovon jeweils eine für jeden Vertragspartner bestimmt ist.
- (4) Dieser Vertrag tritt nach Unterfertigung durch sämtliche Vertragspartner in Kraft.

Für die
Republik Österreich:

Der Bundesminister für
Verkehr, Innovation und Technologie:

(Vizekanzler Hubert GORBACH)

Wien, am 15. DEZ. 2004

Der Bundesminister für
Finanzen:

(Mag. Karl-Heinz GRASSER)

Wien, am 15. 12. 2004

Österreichische Bundesbahnen:

(Vizepräsident des Exploitationsbereichs der ÖBB)

Wien, am 15. DEZ 2004

VD Mag. Erich Söllinger

(Vizepräsident der
Exploitationsbereichs d. ÖBB)

VD Ferdinand Schmitt

Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG:

(VD Mag. Gilbert Trattner)

Wien, am 15. DEZ 2004

(VODr. Georg-Michael Vachovsky)

Für das Land Steiermark:

(Landeshauptmann Erhard Klauer)

Wien, am 15. 12. 2004

(LHStv Dipl.-Ing. Leopold Schögl)

Für das Land Kärnten:

(Landeshauptmann Dr. Jörg Haider)

Wien, am 15. 12. 04