



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

604 /AB

10. März 2009

zu 626 /J

GZ. BMVIT-10.000/0003-I/PR3/2009
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

Wien, am 9. März 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 15. Jänner 2009 unter der Nr. 626/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Summerauerbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Welche Schritte werden Sie zur Forcierung der Schienenverbindung von Linz nach Prag unternehmen?

Der Ausbau des österreichischen Abschnittes der Schienenverbindung von Linz nach Prag ist im ÖBB-Rahmenplan verankert. Derzeit werden für den Ausbau der Summerauer Bahn die UVP- und Einreichplanungen für den selektiven zweigleisigen Ausbau im Abschnitt Hst. Franckstraße bis Hst. St. Georgen an der Gusen sowie für den Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau durchgeführt. Weiters ist vorgesehen, im gesamten Streckenabschnitt im Einvernehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften die

schienengleichen Eisenbahnkreuzungen aufzulassen und durch Straßenüber- oder -unterführungen zu ersetzen.

Zu Frage 2:

- Welche Schritte sind insbesondere a) von österreichischer Seite, b) im grenzüberschreitenden Zusammenwirken mit Tschechien und Slowenien im Zusammenhang mit der TEN-Revision wann im Einzelnen vorgesehen?

Im Hinblick auf die bevorstehende TEN-Revision wurde zwischen den beteiligten Ländern Tschechien, Österreich und Slowenien am 30. August 2006 ein Letter of Intent zur Entwicklung und zum Ausbau der Eisenbahnverbindung Prag - Budweis - Linz - Graz - Marburg - Laibach - Koper abgeschlossen. Auf dieser Rechtsgrundlage soll mit gemeinsamer Unterstützung durch die drei genannten Länder eine Verlängerung des Astes Prag - Linz des vorrangigen TEN-Vorhabens Nr. 22 über Graz und Maribor zur vorrangigen TEN-Achse Nr. 6 in Richtung Koper erreicht werden. In der Folge sollen Summerauer Bahn und Pyhrnbahn in bedarfsgerechten Schritten entsprechend den Erfordernissen des Güterverkehrs als Teil einer leistungsfähigen Hinterlandverbindung zum Hafen Koper ausgebaut werden, wie das auch im ÖBB-Rahmenplan vorgesehen ist. Tschechien plant im Rahmen seiner Präsidentschaft eine Präsentation dieses Vorhabens in Brüssel.

Zu den Fragen 3 bis 6:

- Warum soll der Ausbau der Summerauerbahn und insbesondere die Fertigstellung dieses Ausbaus erst nach der geplanten Fertigstellung der S10 erfolgen?
- Wie wollen Sie das Anschwellen des Transitsverkehrs auf der Straße durch diese falsche zeitliche Reihenfolge vermeiden?
- Wie wollen Sie angesichts dieser falschen zeitlichen Reihenfolge die Verlagerung des PendlerInnenverkehrs von der preislich für die Benutzer längerfristig kaum kalkulierbaren Straße auf die energieeffiziente und klimafreundliche Schiene bewerkstelligen?
- Wodurch können Sie garantieren, dass die Straßenverbindung von Freistadt bis zur tschechischen Grenze nicht noch vor Fertigstellung der Attraktivierung der Summerauerbahn hergestellt wird?

Die österreichische Verkehrspolitik steht nach wie vor uneingeschränkt zu den Zielen der Nachhaltigkeit und insbesondere zum Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.

Ungeachtet dessen wird gerade im Güterverkehr die Verkehrsmittelwahl weitestgehend von den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen geprägt, die auf Ebene der EU festgelegt werden. Der



Infrastrukturausbau hat darauf hingegen nur geringen Einfluss, es sei denn, dass bestehende Engpässe zu einer Verlagerung führen, wobei auch dann in der Regel eine geänderte Routenwahl vor einer geänderten Verkehrsträgerwahl steht.

Vor diesem Hintergrund ist es für den Korridor Linz - Prag wichtig, rechtzeitig potenzielle Kapazitätsengpässe zu beseitigen, was durch den im ÖBB-Rahmenplan vorgesehenen nahverkehrsgerechten zweigleisigen Ausbau zwischen Linz und St. Georgen an der Gusen sowie durch den ebenfalls geplanten Ausbau von Bahnhöfen im gesamten österreichischen Abschnitt geschieht, wodurch die Begegnung auch längerer Güterzüge ermöglicht wird.

Der Bau der S10 ist hingegen eine Maßnahme, mit der durch umwelt- und anrainerschonende Trassierung und Trennung der Fahrtrichtung zu einer für Mensch und Umwelt verträglichen Bewältigung des aus heutiger Sicht nicht verlagerbaren Verkehrs beigetragen und die Verkehrssicherheit deutlich gehoben wird.

Der Ausbau der Summerauer Bahn sowie der S10 erfolgen auf Grundlage des ÖBB-Rahmenplans sowie des Bauprogramms der ASFINAG. Es haben keine Umreichungen oder Verschiebungen dieser beiden Projekte stattgefunden.

Zu Frage 7:

- *Mit welchen a) Errichtungskosten, b) Finanzierungskosten, c) laufenden jährlichen Erhaltungs- und Betriebskosten für die S10 ist nach aktuellem Stand zu rechnen?*

Die ASFINAG gibt als Errichtungskosten des Abschnittes Süd der S 10 (Unterweikersdorf - Freistadt Nord) nach derzeitigem Stand ca. € 740 Mio. (Gesamtkosten inkl. Projektierung, Projektmanagement, Preisgleitung) bekannt. Die laufenden jährlichen Betriebskosten werden mit rund € 1,2 Mio./Jahr beziffert. Projektspezifische Finanzierungskosten können nicht identifiziert werden, weil bei der Asfinag das gesamte Projektportfolio im Sinne einer Unternehmensfinanzierung und nicht auf Projektebene finanziert wird. Der Baubeginn ist Mitte 2009 vorgesehen, die Verkehrsfreigabe kann voraussichtlich im Jahr 2015 erfolgen.

Zu Frage 8:

- *Mit welchen Kosten für den Ausbau der Summeraubahn ist zu rechnen?*

Gemäß dem am 5. März 2008 vom Ministerrat genehmigten ÖBB-Rahmenplan 2008 - 2013 sind für die zu Frage 1 genannten Maßnahmen Investitionen in der Höhe von 243,1 Mio. € vorgesehen.

Zu Frage 9:

- *Wie wird angesichts des wiederholten Aufschubs des Ausbaus der Summeraubahn diesseits der Grenze sichergestellt, dass die Österreich bereits gewährten EU-Mittel für die TEN-Achse Prag-Linz(-Graz-Slowenien) lukriert werden können und nicht verfallen?*

Im Zusammenhang mit dem vorrangigen TEN-Vorhaben Nr. 22 wurden von der Europäischen Kommission TEN-Zuschüsse für Planungsstudien des Abschnittes Summerau - Linz gewährt. Diese Planungsaktivitäten wurden inzwischen abgeschlossen und die erforderlichen Unterlagen an die TEN-Agentur zur Abrechnung übermittelt. Von der TEN-Agentur werden die Abrechnungsunterlagen derzeit geprüft.

Zu dem Vorwurf des Verschiebens möchte ich klarstellen, dass im ÖBB-Rahmenplan 2007-2012 als auch im Rahmenplan 2008-2013 ein Bau der unter 1 beschriebenen Maßnahmen immer zwischen 2011 und 2017 vorgesehen ist.

Doris Bures