

---

## 6719/AB XXIV. GP

---

Eingelangt am 04.01.2011

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde haben am 4. November 2010 unter der **Nr. 6802/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Koralm-Tunnel und Rahmenplan gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

### Zu Fragen 1 und 6:

- *Warum erfolgte die Vergabe des Bauloses „KAT 2“ für den Bau des Koralmtunnels justament wenige Tage vor der Präsentation der Ergebnisse der Evaluierung der Bundes-Infrastrukturprojekte, womit Sie den möglichen Mehrwert Ihrer eigenen Evaluierung torpedieren?*
- *Können Sie Parteienfinanzierung als (ein) Motiv für die Vergabe des Bauloses KAT 2 ausschließen?*

Der Koralmtunnel ist Teil der 130km langen Koralmbahn, dies ist Teil der Südstrecke, die betreffend ihrer Trassierung zum Großteil aus der Monarchie stammt und in so ferne nicht einer modernen Bahnlinie entspricht.

Laut ÖBB Infrastruktur AG, als für die Vergabe verantwortliches Unternehmen, lief das Vergabeverfahren für das Koralmtunnelbaulos 2 bereits seit Herbst 2009, am 25. November 2009 wurde die Ausschreibung veröffentlicht. Die Angebotsabgabe fand am 30. April 2010 statt. Nach der in der Ausschreibung fixierten Frist für die Angebotsprüfung wurde die Zuschlagsentscheidung am 13. Oktober 2010 bekannt gegeben. Die gesetzlich vorgegebene Stillhaltefrist endete am 27. Oktober 2010 ohne Einsprüche gegen die Zuschlagsentscheidung. Der Vergabeprozess ist durch die öffentliche EU-weite Ausschreibung rechtsverbindlich und von den Organverantwortlichen der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß Aktien- und Bundesvergabegesetz einzuhalten. Etwaige Unterbrechungen oder der Abbruch des Vergabeverfahrens hätten finanzielle Regressansprüche nach sich gezogen. Auch zahlreiche andere Vergabeverfahren wurden nicht unterbrochen.

Zu Frage 2:

- *Welche anderen Schienen-Infrastrukturprojekte „müssen“ nun zeitlich nach hinten gereiht werden, nachdem Sie laut Budget-Ergebnis der Regierungsklausur künftig bei der Schienen-Infrastruktur jedes Jahr dreistellige Millionen-Euro-Beträge WENIGER als bisher geplant zur Verfügung haben werden, während die Großprojekte wie die Koralmbahn laufend MEHR als geplant kosten sollen?*

Gemäß § 42 Bundesbahngesetz wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG ein mit den Eigentümervertretern abgestimmtes Eisenbahnzielnetz (Zielnetz 2025+) entwickelt. Dieses Eisenbahnzielnetz wird die zukünftige, prognostizierte Nachfrage nach Schienenverkehr im Güter- und Personenverkehr bewältigen können. Als Ergebnis der Evaluierung und des daraus resultierenden Priorisierungsvorschlags zur Umsetzung von netzwirksamen Etappen sind die Einzelprojekte des Rahmenplanes entsprechend angepasst worden und finden sich nunmehr im neuen Rahmenplan 2011-2016. 56% der Investitionen – also über 1 Mrd. Euro – fließen jährlich in die Sanierung des Bestandsnetzes zur z.B. Sanierung von Langsamfahrstellen auf Haupt- und Nebenstrecken. In Summe werden rund 1,5 Milliarden Euro weniger als bisher vorgesehen in der 6-jährigen Rahmenplanperiode investiert. In diese Periode fällt und bewirkt die geringeren Investitionen die deutliche Verschiebung des Baubeginns des Brennerbasistunnels und weiterer nicht prioritärer Vorhaben wie zB. Entfall Ausbau Braz – Bludenz (Klosterbogen) und Entfall Cable Liner am Bf. Wien.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Durch welche Einnahmen ist die Finanzierung des Projekts Koralmbahn mit seinen Gesamtkosten – laut WIFO-Koryhæe Prof. Aiginger – von 10 Milliarden Euro konkret budgetär a) kurzfristig, b) mittelfristig, c) langfristig sichergestellt?*
- *Falls die Finanzierung a) kurzfristig, b) mittelfristig, c) langfristig nicht mit den derzeit gesicherten budgetären Mitteln sichergestellt ist – woher sollen die fehlenden Mittel konkret kommen?*
- *Auf welche Weise werden ab 2020 die jährlich zusätzlich 1,2 Mrd Euro für die Rückzahlung der Infrastrukturprojekte aus dem Budget bereitgestellt, wie eine Studie des Staatsschuldenausschusses festhält?*

Für die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG wie Bestandssanierungen und Ausbauten, Neubauprojekte, Bahnhofumbauten und Güterterminals wird entsprechend der sechsjährigen Rahmenplanperiode 2011-2016 eine ausreichende budgetäre Vorsorge getroffen. Im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz sollen für den Zeitraum 2011-2016 hinsichtlich der Instandhaltung, der Planung und des Baues von Schieneninfrastruktur pro Jahr Zuschüsse in Höhe von rund 1,2 Mrd. € bis 1,9 Mrd. € vereinbart werden. Budgetrechtliche Grundlage des Vertrages ist die gesetzliche Ermächtigung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Begründung entsprechender Vorbelastungen gemäß § 45 Bundeshaushaltsgesetz.

Zu Frage 7:

- *Wie sollen die ÖBB 30% der Investitionssumme selbst erwirtschaften, wenn Sie in Ihrer Verkehrspolitik weiterhin die Straße bevorzugen, indem Sie weder im eigenen Wirkungsbereich in Österreich für Kostenwahrheit sorgen noch diese auf EU-Ebene mit dem nötigen Nachdruck verfechten?*

Das bisherige Finanzierungsregime wird aufgrund der Fusion der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG dahingehend geändert, dass die Investitionskosten der ÖBB-Infrastruktur AG – abgesehen von Kostenbeiträgen Dritter - nunmehr ausschließlich durch Annuitätenzuschüsse des Bundes abgegolten werden. Im Gegenzug werden die Zuschüsse des Bundes zum laufenden Betrieb im gleichen Ausmaß reduziert, sodass die Zuschüsse des Bundes zur ÖBB-Infrastruktur aufgrund der Neustrukturierung nicht verändert werden.

In Bezug auf die unterstellte Bevorzugung der Straße darf angemerkt werden, dass sich die LkW-Bemautung in Österreich am oberen Limit der EU-Wegekostenrichtlinie bewegt. Der Grundsatz der Kostenwahrheit wird vom bmvit und von mir persönlich mit allem zu Gebote stehenden Nachdruck und allen europäischen und bilateralen Gremien vertreten.

Zu Frage 8:

- *Wie hoch werden die Betriebskosten des Tunnels pro Jahr sein? Wer wird für sie aufkommen?*

Einfluss auf die Betriebskosten haben unter anderem Auflagen aus dem Sicherheitskonzept, der Energiebedarf für die Lüftung, die Dauer der Zeitfenster für die Instandhaltung und die betriebliche Auslastung. Aus heutiger Sicht können nur grobe Annahmen über die Höhe der zukünftigen Betriebskosten getroffen werden, zumal sich insbesondere die Kosten für die Energiebereitstellung und für die Instandhaltungsleistungen an der allgemeinen Preisentwicklung orientieren und von den jeweiligen marktwirtschaftlichen Gegebenheiten abhängig sind. Die Betriebskosten der Schieneninfrastruktur sind stets Teil der Infrastruktur-Zuschussverträge zwischen ÖBB und bmvit. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Betriebskosten bei allen Bahntunnels in Österreich in etwa gleich sind.