
9631/AB XXIV. GP

Eingelangt am 10.01.2012

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

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

GZ. BMVIT-10.000/0066-I/PR3/2011
DVR:0000175

Wien, am . Dezember 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stauber und GenossInnen haben am 10. November 2011 unter der **Nr. 9727/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend EU-Förderungen für die Koralmbahn als Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Treffen die kolportierten Informationen zu, dass das Südbahn-Projekt mit dem Koralmtunnel in das EU-Förderprogramm der Periode 2014 bis 2020 aufgenommen werden wird?*
- *Wie hoch wird das Fördervolumen der EU für den Zeitraum 2014 bis 2020 tatsächlich sein?*
- *Strebt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an, für den Koralmtunnel die höchstmöglichen Kofinanzierungsmittel zu beantragen?*

Auf Basis des von der Europäischen Kommission (EK) vorgelegten Verordnungsentwurfs betreffend die Connecting Europe Facility (CEF) und insbesondere des Anhangs, Teil 1 des Verordnungsentwurfs (Auflistung der Kernnetzkorridore, die auch den Korridor Ostsee – Adria enthält) bestehen gute Aussichten für Österreich in der Finanzperiode 2014 – 2020 hohe EU-Zuschüsse für österreichische Verkehrsvorhaben zu erhalten.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Ob das Südbahnprojekt tatsächlich eine hohe EU-Förderung erhält, wird sich erst 2014 entscheiden, wenn die entsprechenden Zuschussanträge gestellt werden. Die diesbezüglichen Chancen hängen auch von der Einigung zwischen Europäischem Parlament und Rat betreffend den EU-Finanzrahmen 2014 - 2020 und insbesondere von der Dotierung der CEF-Verkehrsmittel ab. Die Höhe des EU-Zuschusses wird auch davon abhängig sein, welche Fördersätze von Rat und Europäischem Parlament tatsächlich beschlossen werden, wobei zu betonen ist, dass es sich hierbei um Höchstfördersätze handelt.

Das bmvit beabsichtigt im Zusammenhang mit dem EU-Förderprogramm Connecting Europe Facility (CEF) auch Anträge für das wichtige Südbahn-Projekt zu stellen.

Zu Frage 4:

- *Bestehen bereits aktualisierte Studien über die entstehenden Wirtschaftseffekte für den Süden Österreichs, nachdem diese Region nun in das prioritäre Kernnetz Europas aufgenommen wurde?*

Dazu möchte ich festhalten, dass der Vorschlag der Kommission über eine Verordnung für Leitlinien der Transeuropäischen Verkehrsnetze die Baltisch Adriatische Achse als Teil des TEN-V Kernnetzes vorsieht. Dieser Vorschlag ist rechtlich nicht verbindlich und bedarf erst einer Beschlussfassung durch den Europäischen Rat und das Parlament.

Die Pläne der österreichischen Bundesregierung für das Zielnetz der ÖBB 2025+ sehen z.B. bereits den Ausbau der Südbahnachse mit Koralmbahn und Semmeringbasistunnel bis 2024 vor. Dieses Bekenntnis zum Ausbau der Südbahn wird für die Regionen im Süden Österreichs bereits heute Wachstumsimpulse sowohl in der Bauphase wie selbstverständlich auch in der Betriebsphase hervorrufen.

Die österreichischen Pläne für den Südbahnausbau sind schneller, als der Ausbau des Kernnetzes dies erfordern würde (2030). Die Aufnahme in das Kernnetz kann aber die Planungssicherheit nochmals steigern und gewisse wirtschaftliche Impulse in der Region setzen.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Auf welche Art und Weise profitierte die heimische Wirtschaft bereits bisher durch die politische Entscheidung für den Bau des Koralmtunnels und verfügen Sie diesbezüglich über aktuelles Datenmaterial?*
- *Welches Personen- und Güteraufkommen erwarten sich die EU-Kommission und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach Inbetriebnahme der Südbahn beziehungsweise des Koralmtunnels und wie groß wäre eine solche Steigerung gegenüber der gegenwärtigen Situation?*

Durch den Ausbau der Südbahn werden für die betroffenen Regionen einerseits deutliche Impulse durch die Bauphase erwartet. Durch die langfristige Verbesserung der Erreichbarkeit ist mit dauerhaften positiven Wirtschaftlichen Impulsen in der Region zu rechnen, wie mit Modellrechnungen etwa durch das IHS gezeigt werden kann.

Im Zuge der Verkehrsprognose Österreich 2025+ wurden die Verkehrszunahmen zwischen 2005 und 2025 auf den einzelnen Verkehrsachsen ermittelt. Die Südbahnachse, für die der Ausbau von Semmering und Koralmbahn unterstellt wurde, weist – trotz eher vorsichtiger Annahmen - überdurchschnittliche Zuwachsraten auf, in der Größenordnung von 80% für den Güterverkehr und stellenweise mehr als eine Verdoppelung für den Personenverkehr. Das Potential an Fahrgästen im Schnellverkehr ist dem der Westbahn ähnlich – rund 2,1 Mio. Bürgerinnen und Bürger, dort sind heute viermal mehr Fahrgäste zu verzeichnen als derzeit auf der Südbahn.

Grundsätzlich bekenne ich mich zu den für Österreich wichtigen Infrastrukturvorhaben im Schienenbereich, aber es steht außer Frage, dass sie auch finanzierbar sein müssen.