

3703/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.3763//J - NR/ 1998, betreffend Schwerpunkt - verlagerung bei den Transeuropäischen Netzen durch allfällige EU - Osterweiterung, die die Abgeordneten Blünegger und Kollegen am 26. Februar 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1.u.2. Haben sich durch die Vorbereitungsarbeiten zu einer allfälligen EU - Osterweite - rung die Prioritäten im Rahmen der TEN in Ost - West - Richtung geändert oder verschoben?

Welche Auswirkungen werden durch eine mögliche EU - Osterweiterung auf den Zeit - und Finanzierungsplan des Brenner - Basis - Tunnel - Projektes samt Zulauf - strecken erwartet?

Antwort:

Die Prioritäten im Rahmen der TEN ergeben sich aus der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN - Leitlinien Verkehr ) und den Schlußfolgerungen, die der Europäische Rat im Zusammenhang mit den TEN beschlossen hat. Anhaltspunkte für die Priorität eines Vorhabens im Rahmen der TEN geben auch die Gemeinschaftszuschüsse, die ein Vorhaben erhält.

In diesem Zusammenhang darf ich daran erinnern, daß die Brenner - Achse ein Teil des Vorhabens Hochgeschwindigkeitszug Kombiniertes Verkehr Nord - Süd ist, das zur Liste der vom Europäischen Rat von Essen am 9./10. Dezember 1994 ausgewählten vierzehn vorrangigen Vorhaben gehört. Diese 14 vom Europäischen Rat in Essen als vorrangig eingestuften Verkehrsvorhaben sind besonders in Anhang III der TEN - Leitlinien Verkehr aufgelistet.

Gemäß den Schlußfolgerungen des Europäischen Rates von Cannes (26./27. Juni 1995) sollen die TEN - Zuschüsse der Gemeinschaft auf diese Vorhaben konzentriert werden. Die Schlußfolgerungen des Europäischen Rates von Cannes sehen nämlich vor, daß ca. 75 % der in der Haushaltslinie "Transeuropäische Netze" für TEN - Zuschüsse zu Verkehrsvorhaben verfügbaren Mittel für die 14 Vorhaben von Essen verwendet werden. Da die Brenner Achse zu den 14 Vorhaben von Essen gehört, bestehen für die Brenner - Achse auch die größten Chancen auf Gemeinschaftszuschüsse.

Der Hauptanteil der Österreich bisher zugesprochenen Zuschüsse entfiel daher auch eindeutig auf die Brenner - Achse. Fast drei Viertel der Österreich bisher zugesprochenen TEN - Zuschüsse betreffen die Brenner - Achse. Dies ist als Zeichen dafür zu werten, welche große Bedeutung dieser Bahnachse sowohl seitens der österreichischen Bundesregierung als auch seitens der EU beigemessen wird.

Auch im Zusammenhang mit den von Österreich beantragten Aktionen für TEN - Zuschüsse für das Haushaltsjahr 1998 zahlt die Brenner - Achse (Unterinntal) zu den Aktionen, für die die höchsten Zuschüsse beantragt wurden.

Grundsätzlich sind jedoch im Lichte der begonnenen Erweiterungsverhandlungen in allen Zusammenhängen Überlegungen anzustellen, die garantieren, daß die notwendigen Voraussetzungen für eine schonende und effiziente Abwicklung des Verkehrs zeitgerecht gegeben sein werden.

Aus derzeitiger Sicht sind aufgrund der oben dargelegten klaren Prioritäten keine Auswirkungen der Osterweiterung der Europäischen Union auf den Zeit - und Finanzierungsplan für den Ausbau der Achse München - Verona zu erwarten.

3. Wie weit sind die technischen Studien für das Brenner - Basis - Tunnel - Projekt, insbesondere für den viergleisigen Ausbau der Strecke im Tiroler Unterinntal gediehen und bis wann kann hier mit dem Beginn von Vorarbeiten in den Unterabschnitten gerechnet werden?

Antwort:

Nachdem im Jahr 1989 die Machbarkeitsstudie für einen Brenner Basistunnel abgeschlossen war, wurde von den Verkehrsministern der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Republik Italien anlässlich eines Treffens im April 1989 in Udine diese Studie zur Grundlage aller weiteren Arbeiten erklärt. Angesichts der immer gravierender werdenden Transitverkehrssituation und angesichts der Tatsache, daß dieses Problem nur großflächig zu lösen ist, wurde die Trilaterale Kommission beauftragt, die Untersuchungen auf die Erstellung eines Gesamtkonzeptes "Hochleistungsbahn München - Verona" auszudehnen.

Die diesbezüglichen Studien wurden in den Jahren 1992 bis 1993 durchgeführt und waren Grundlage für die Memoranden von Montreux und Brüssel im Jahr 1994.

Auf Basis dieser Memoranden wurde im Tiroler Inntal mit den konkreten Planungsarbeiten zur Baureifmachung des viergleisigen Ausbaus dieser Strecke begonnen. Das Projekt wurde zwischenzeitlich meinem Ressort zur Umweltverträglichkeitsprüfung von der Brenner - Eisenbahn GmbH, die mit der Planung und Baureifmachung beauftragt wurde, vorgelegt. Aus derzeitiger Sicht wird erwartet, daß Ende 1999 mit den Vorarbeiten im Abschnitt Kundl/Radfeld - Baumkirchen begonnen werden kann.

4. Welche Untersuchungen wurden mit welchem Ergebnis im Hinblick auf eine mögliche öffentlich - private Finanzierungs - und Entwicklungspartnerschaft für die Realisierung des Brenner - Basistunnels angestellt?

Antwort:

Die vorausgegangenen Planungen für den Ausbau der Achse München - Verona wurden im Jahr 1993 abgeschlossen. In weiterer Folge lagen die Weiterentwicklung der Planungen, Studien und sonstigen vorbereitenden Tätigkeiten für die Projektverwirklichung in den Händen der Trilateralen Kommission, die in diesem Sinne mit speziellen Aufgaben betraut wurde.

Die Trilaterale Kommission verfügt jedoch über keine permanente technische Einrichtung, die sämtliche Aspekte in Verbindung mit dem Projekt weiterentwickeln und die notwendigen Entscheidungsgrundlagen erarbeiten könnte.

Um den Vorhaben daher eine angemessene Kontinuität zu sichern, ist ein solches Gremium zu schaffen, das - auch auf Grundlage der jüngst erst im Zuge der Untersuchungen über die PPP - Modelle gezogenen Schlußfolgerungen der hochrangigen Arbeitsgruppe bei der Europäischen Kommission - in Form einer Europäischen Wirtschaftlichen Interessensvereinigung (EWIV) gemäß Verordnung des Rates 2137/85 agieren kann.

Gemäß Auftrag der Minister der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Italien und der Republik Österreich (bei Abnahme des Schlußberichtes der Trilateralen Kommission im Juni 1997), sollen in Zusammenarbeit mit der Aktionsgemeinschaft Brenner die Statuten für eine Brenner - Basistunnel - EWIV erarbeitet werden.

Neben dieser Brenner - Basistunnel - EWIV als institutionelle Ebene zur Erarbeitung eines baureifen Projektes, wird die bestehende Trilaterale Kommission in ihrer Funktion als politisches Abstimmungsgremium für einen kapazitätsgerechten Ausbau der Gesamtachse München - Verona und die Vorbereitung entsprechender Ministerentscheidungen tätig.