



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl.17046 /5-4-1995

XIX. GP.-NR
313 /AB
1995 -02- 2 4
260 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Lanner und Kollegen vom 22. Dezember 1994
Zl. 260/J-NR/1994 "konkreter Zeitplan für den unterirdischen
Bahnausbau im Tiroler Inntal"

Im Allgemeinen

Zu den Aussagen über die Einbindung der Brennerachse einschließlich Unterinntal in die Dokumente auf Ebene der Europäischen Union (EU) wäre vorweg folgendes auszuführen:

- * Die Brennerachse ist bereits im Protokoll Nr. 9 des österreichischen Beitrittsvertrages zur EU als eine von 5 europäischen Schienenverkehrshauptachsen, die durch österreichisches Hoheitsgebiet führen und für den Transitverkehr relevant sind, aufgenommen.
- * Im Bericht der Christophersengruppe über die auf europäischer Ebene prioritären Vorhaben für die Ratsreffen auf Korfu und in Essen ist die Nord-Süd-Verbindung Berlin - Nürnberg - Brennerachse als eines von 14 Projekten mit "hoher Priorität", und zwar als erstgenanntes, enthalten.
- * Im Vorschlag für eine Entscheidung des europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist diese Achse demnach inkludiert, wobei sie bereits im Memorandum von Brüssel vom 21.11.1994 als "unerläßlicher Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes" qualifiziert worden ist.

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Wie weit sind die Planungs- und Finanzierungsarbeiten hinsichtlich des unterirdischen Bahnausbaus im Inntal fortgeschritten?"

- 2 -

Zum Stand der Planungs- und Finanzierungsarbeiten Unterinntal in Österreich sind folgende Maßnahmen anzuführen:

- * Vorbereitung einer österreichischen Planungsgesellschaft.
Das Verkehrsressort hat den Entwurf eines Bundesgesetzes zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Planungsgesellschaft" ausgearbeitet und bereits der Begutachtung (bis 10. Februar 1995) zugeführt. Es ist vorgesehen, diesen Gesetzesentwurf als Regierungsvorlage im Parlament einzubringen, um so die organisatorischen Rahmenvoraussetzungen für die weitere Umsetzung zu optimieren.
- * Die Inangriffnahme von Vorarbeiten erfolgte bereits (geologische und vermessungstechnische Arbeiten).
- * Derzeit erfolgt eine Analyse und Bewertung von Finanzierungsmodellen, die bereits im internationalen Bereich umgesetzt wurden.
- * Einbindung der Strecke in das Transeuropäische Eisenbahnnetz der EU, und damit Sicherstellung der Voraussetzungen für eine EU-Kofinanzierung, wobei Verhandlungen mit den Organen der EU bereits eingeleitet sind.

Zu Frage 2:

"Wie lautet der konkrete Zeitplan über den Baubeginn und die Fertigstellung der einzelnen Abschnitte als auch des Gesamtprojektes?"

Genauere Aussagen über Baubeginn und Fertigstellung der einzelnen Abschnitte und des Gesamtprojektes sind erst nach Abschluß der zahlreichen behördlichen Verfahren (insbesondere der Umweltverträglichkeitsprüfung) zielführend.

Zu Frage 3:

"Welche Maßnahmen werden geplant, um im Sinne der Kostenwahrheit, der Wirtschaft und des Konsumenten den Umstieg von der Straße auf die Schiene so attraktiv wie möglich zu machen, um den Lebensraum der Bevölkerung im Inntal vom Straßentransit zu entlasten?"

Das verkehrspolitische Ziel einer verstärkten Verlagerung des Straßengütertransitverkehrs von der Straße auf die Schiene soll u.a. durch die konsequente Umsetzung der in Protokoll 9 und den verkehrsrelevanten Erklärungen zum Beitrittsvertrag enthaltenen Transitregelung erreicht werden, wobei der in der Erklärung Nr. 34 enthaltene Auftrag an die Europäische

- 3 -

Kommission, die Rahmenbedingungen für den internationalen Güterverkehr neu zu gestalten, einen Schwerpunkt in diesem Zusammenhang bilden wird. Ziel der auf europäischer Ebene zu verabschiedenden Maßnahmen, die die Bereiche Straßenbenutzungsgebühren, Schienenwege, Einrichtungen des kombinierten Verkehrs und technische Normen für Fahrzeuge umfassen, ist es, die durch den Lastkraftwagenverkehr verursachten Umweltprobleme nachhaltig zu lösen.

Im Bereich der Straßenbenutzungsgebühren geht es im Hinblick auf die Realisierung der Kostenwahrheit darum, sicherzustellen, daß die heute zu Lasten der umweltfreundlichen Verkehrsträger bestehenden Wettbewerbsverzerrungen durch eine schrittweise Internalisierung der "externen" Kosten (das sind insbesondere Umwelt- und Unfallfolgekosten) künftig nicht mehr der Allgemeinheit, sondern den Verursachern angelastet werden. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr strebt daher auf Gemeinschaftsebene eine Weiterentwicklung der 1993 in der EU beschlossenen "Wegekostenrichtlinie", die in ihrer derzeitigen Fassung keine Einbeziehung der externen Kosten des Verkehrs vorsieht und die Kostenanlastung eng begrenzt, in diesem Sinne an.

Die Kapazitäten des Schienenverkehrs werden im Hinblick auf eine forcierte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und den kombinierten Verkehr insbesondere auf den in Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag enthaltenen Eisenbahnachsen, die in das Transeuropäische Netz für den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr der EU aufgenommen wurden und damit als Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen werden, durch umfangreiche Ausbaumaßnahmen weiter erhöht.

Weiters hat sich Österreich im Rahmen des Beitrittsvertrages dazu verpflichtet, neben den vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen und den auf nationaler Ebene bereits bestehenden Förderungsmaßnahmen (wie z.B. Befreiung des Vor- und Nachlaufes zum KV vom Fahrverbot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, Nutzlastausgleich im Vor- und Nachlauf zum KV, Rückerstattung der Kfz-Steuer für Fahrten im Vor- und Nachlauf zum KV etc.) zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung und Förderung des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs für die Güterbeförderung durch die Alpen zu ergreifen. Bei der

- 4 -

Durchführung dieser Maßnahmen ist der Wettbewerbsfähigkeit, der Effizienz und der Kostentransparenz des Schienenverkehrs und kombinierten Verkehrs besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die Preise des kombinierten Verkehrs sollen so gestaltet werden, daß sie mit jenen des Straßenverkehrs vergleichbar sind, um damit die Konkurrenzfähigkeit des Kombiverkehrs zu verbessern und einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung des Kombiverkehrsangebotes zu schaffen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Erklärung Österreichs zur Preisgestaltung des kombinierten Verkehrs auf der Brenner-Route relevant (Erklärung Nr. 43), wonach der kombinierte Huckepackverkehr auf der Brenner-Route durch die Festlegung eines angemessenen Kombiverkehrstarifes auf dem österreichischen Abschnitt, der dem Wettbewerb mit der Straße standhalten kann, gefördert werden soll.

Weiters wird im Hinblick auf eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs aus Osteuropa auf die Schiene und den kombinierten Verkehr die bisherige restriktive österreichische Kontingentpolitik (Genehmigungen für Transit- und bilateralen Verkehr, Bindung von Kontingenten an hohe technische Sicherheits- und Umweltstandards, "Belohnungsgenehmigungen" für Fahrten im kombinierten Verkehr) gegenüber den osteuropäischen Staaten grundsätzlich beibehalten bzw. allenfalls ein Ökopunkteregime auch gegenüber diesen Staaten vereinbart werden. Darüber hinaus liegen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene konkrete Konzepte zur Förderung und zum Ausbau der Infrastruktur der sog. "umweltschonenden Verkehrsträger" in den osteuropäischen Nachbarstaaten Österreichs vor, die sowohl finanzielle Beteiligungen als auch Know-how-Transfer etc. vorsehen.

Wien, am 10. Februar 1995

Der Bundesminister

