



REPUBLIC 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

6593/AB

Pr.ZI. 17.019/6-4-1994

1994-07-20

zu 6669/1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

*Rosenstingl und Kollegen vom 19.5.1994, ZI. 6669/J-NR/1994
"EU-Mitfinanzierung der Errichtung der Brenner-Eisenbahn-
alpentransversale"*

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welchen tieferen Sinn hat bzw. welchen Wert besitzt die einseitige Erklärung (Nr.44) Österreichs, den Huckepackverkehr zu Kosten anzubieten, die jenen der Straße entsprechen, zumal eine Förderung 'in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften' eigentlich in jedem Fall möglich sein muß?"

Mittels der Erklärung Nr. 44 bekräftigt Österreich, daß alle im Gemeinschaftsrecht vorgesehenen Möglichkeiten zur Förderungen des KV (z.B. Förderung von Infrastrukturreinrichtungen, Einrichtungen für den Umschlag von Ladeeinheiten und kombifähigem Equipment, aber auch Senkung der Preise für den kombinierten Verkehr durch die Gewährung von Rabatten oder Beihilfen in Form von Betriebszuschüssen etc.) auch tatsächlich genutzt werden sollen, um den KV im Verhältnis zur Straße wettbewerbsfähig zu machen.

Der Inhalt der österreichischen Erklärung zielt nicht auf eine Entsprechung der Kosten zwischen Schiene und Straße, sondern auf die Wettbewerbsfähigkeit zwischen beiden Alternativen ab. Voraussetzung ist dabei die Angemessenheit des Preises. Sinn dieser Erklärung ist die Zielsetzung Österreichs, insbesondere den Transit von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Zu Frage 2:

"Können Sie ausschließen, daß Österreich aufgrund dieser Formulierung gezwungen

- 2 -

sein wird, allfälligen ausländischen Betreibern, die auf der von Österreich zu errichtenden Bahninfrastruktur Transitzüge in Konkurrenz zu den ÖBB (oder anderen österreichischen Unternehmen) anbieten wollen, hierfür auch noch Subventionen zahlen muß?"

Grundsätzlich ist zu erwarten, daß bei weiterer Annäherung an das Ziel der Kostenwahrheit zwischen Schiene und Straße und bei Verringerung weiterer Hemmnisse (Anerkennung als Ruhezeiten etc.) eine Subventionierung des Huckepackverkehrs mittelfristig nicht mehr notwendig ist. Sollten dennoch Subventionen erforderlich sein, so ist, gemäß den Vorgaben des gemeinsamen Marktes, die Bevorzugung eines Betreibers nicht möglich. Allerdings wird eine Auswahl allfälliger ausländischer Betreiber auch nach Wirtschaftlichkeitskriterien zu treffen sein, wobei diesen auch ein entsprechendes Infrastrukturbenutzungsentgelt angelastet werden wird.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Halten Sie es angesichts derartiger Vorgaben hinsichtlich der Tarifpolitik für realistisch, Privatinvestoren für die Errichtung des Brennertunnels zu interessieren?"

Gibt es bereits private Interessenten für eine konkrete Beteiligung an diesem Projekt, wenn ja, in welchem Gesamtumfang?"

Die Frage der Tarifpolitik im Absatzbereich ist von der Frage der Kosten für die Errichtung der Infrastruktur zu trennen, da für den Infrastrukturbereich die Rückflüsse durch die Höhe des Benützungsentgelts und die Kostenübernahme durch den Bund gem. § 2 Bundesbahngesetz bestimmt werden. Das Interesse von Privatinvestoren wird sich an dem zu erwartenden Benützungsentgelt, das einerseits von der Höhe für den einzelnen Benützungsfall und andererseits von der Benützungsfrequenz abhängig ist, orientieren.

Erste Anfragen privater Interessenten liegen vor. Von der EU wird das Modell des Privat Public Partnership präferiert.

Zu Frage 5:

"Wie stellen sich aus heutiger Sicht die voraussichtlichen Baukosten für eine Alpentransversale - genannt werden meist rund 170 Mrd. S - dar, in welche - auch fi-

- 3 -

nanziellen - Abschnitte gliedert sich das Projekt und wie soll dieses im Detail finanziert werden?"

Die erforderlichen Gesamtinvestitionen werden vom Internationalen Brenner-Konsortium für die Gesamtstrecke (Brennerbasistunnel in der Konfiguration Tunnel zweiröhrig mit Servicestollen und Schleife "Freienfeld") mit folgenden Zahlen angegeben (ohne Finanzierungskosten, Preisbasis 1.1.1992):

- | | |
|----------------------|--------------------|
| * Zulauf Nord | 2,8 Mrd ECU |
| * Brennerbasistunnel | 4,5 Mrd ECU |
| * Zulauf Süd | <u>5,2 Mrd ECU</u> |
| * Gesamtstrecke | 12,5 Mrd ECU |

Das konkrete Projektdesign ist Aufgabe einer der nächsten Bearbeitungsphasen.

Zu Frage 6:

"Wie lange werden bereits mit unseren Nachbarländern Gespräche, Planungen und Verhandlungen über die Errichtung eines Brennerbasistunnels bzw. einer Eisenbahnhalpttransversale durch Tirol durchgeführt?"

1986 vereinbarten die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens in Rom die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den Brennerbasistunnel. Diese wurde 1989 fertiggestellt. 1991 wurde von den drei Ministern die Vergabe ergänzender Studien für das gesamte Eisenbahnsystem München - Verona beschlossen. Diese Machbarkeitsstudien über die nördliche und südliche Zulaufstrecke, eine Betriebsimulation für die Achse München - Verona und ein Sicherheitskonzept wurden 1993 fertiggestellt.

Am 2. Juni 1994 haben die Verkehrsminister, anlässlich ihres Treffens in Montreux diese Berichte zur Kenntnis genommen und über das weitere Vorgehen entschieden. Unter anderem ist dabei die im Memorandum Bund - Land Tirol mit höchster Priorität versehene Teilstrecke im Unterinntal auch international als vorrangig anerkannt worden.

- 4 -

Zu Frage 7:

"Erscheint Ihnen der aktuelle Stand der Planungen bereits so weit fortgeschritten, daß realistischerweise mit einer Bauentscheidung Österreichs, Italiens und Deutschlands im Herbst schon gerechnet werden kann?"

Die Verkehrsminister Deutschlands, Italiens und Österreichs unterzeichneten anlässlich eines Treffens der Verkehrsminister der europäischen Alpenländer am 2. Juni d.J. in Montreux das Memorandum "Brenner Transversale". Dieses Memorandum enthält u.a. folgende Hauptpunkte:

1. Der Ausbau der Achse München-Verona ist auf der Grundlage der vorgeschlagenen Linienführung im Rahmen der jeweiligen nationalen Verkehrsplanungen zu verfolgen und - unter Abstimmung mit den Nachbarländern - zu realisieren.
2. Zur Beseitigung von Kapazitätsproblemen soll der Ausbau im österreichischen Inntal rasch in Angriff genommen werden.

Zu den Fragen 8, 9, 10 und 11:

"Welche Finanzierungsinstrumente sind im Sinne der gemeinsamen Erklärung Nr. 20 des Beitrittsvertrages zur EU für den Bau eines Brennerbasistunnels verfügbar und zu welchen Konditionen (Zuschuß oder Zinsbegünstigung, allfällige Auflagen, etc.) sind diese im einzelnen nutzbar?

Welche konkreten Zusagen hinsichtlich einer Finanzierung des Brennerbasistunnels in welcher Höhe und durch welches Instrument liegen Ihnen aufgrund der Beitrittsverhandlungen vor?

Treffen Informationen zu, daß seitens der EU lediglich Kredite der Europäischen Investitionsbank in Aussicht gestellt wurden, deren Konditionen jedoch für Österreich durchaus etwa jenen des normalen Kapitalmarktes entsprechen?

Können Sie ausschließen, daß die Formulierung, die EU sei bereit, zu unterstützen, wenn die drei Staaten eine positive Entscheidung treffen sollten, im Verein mit der Verpflichtung, bis zum 31.10.1994 überhaupt zu entscheiden, zur Folge hat, daß die vage Finanzierungszusage im Fall einer allfälligen späteren Einigung nicht mehr gilt?"

Die derzeit geltende "Verordnung (EWG) Nr. 1738/93 des Rates vom 25. Juni 1993 zur Durchführung eines Aktionsprogramms auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Vollendung des integrierten Verkehrsmarktes" sieht vor, daß die für die Verwirklichung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des Aktionsprogramms, welches bis 1. Jänner 1995 laufen soll, mit insgesamt 325 Millionen

- 5 -

ECU veranschlagten Finanzmittel der Gemeinschaft insbesondere

- *in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus Haushaltssmitteln der Gemeinschaft sowie*
- *in Form einer Finanzhilfe im Rahmen anderer Finanzierungsinstrumente gewährt werden.*

Ein nicht rückzahlbarer Zuschuß aus Haushaltssmitteln der EU darf 25% der Gesamtkosten eines Vorhabens oder eines Teils eines Vorhabens, für den eine Finanzhilfe gewährt wird, nicht übersteigen (bei Vorstudien zu Bauarbeiten 50%).

Wurde für ein Einzelvorhaben, das Teil eines Gesamtvorhabens ist, bereits ein nicht rückzahlbarer Gemeinschaftszuschuß gewährt, kann eine weitere Unterstützung lediglich in Form von Darlehen gewährt werden.

Voraussetzung für die Zuschußfähigkeit eines Vorhabens ist auch, daß es den Bestimmungen der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht.

Ein Kommissionsvorschlag für eine Verordnung des Rates über Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze, welche die derzeit geltende Verordnung (EWG) Nr. 1738/93 ersetzen soll, sieht folgende Formen des Gemeinschaftszuschusses für Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse im Bereich der transeuropäischen Netze für Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastrukturen vor:

- *Kofinanzierung von Durchführbarkeitsstudien (erforderlichenfalls bis zu 100 %),*
- *Beitrag zu den Prämien von Anleihebürgschaften,*
- *Zinszuschüsse (bis zu 10 % der gesamten Investitionssumme),*
- *Kofinanzierung von Investitionsvorhaben (direkte Beihilfen, wobei die Höhe der Beihilfen von der Kommission so festgelegt wird, daß diese für die Mobilisierung der erforderlichen finanziellen Mittel ausreichen).*

Die Intention der in der Gemeinsamen Erklärung zum Brennerbasistunnel enthaltenen Fristen ist es lediglich, die Arbeiten im Zusammenhang mit den Vorstudien über den Brennerbasistunnel voranzutreiben und möglichst rasch eine definitive Entscheidung über den Bau des Tunnels herbeizuführen. Es ist daher nicht davon auszu-

- 6 -

gehen, daß im Falle einer zu einem späteren Zeitpunkt erfolgenden Entscheidung, die EU ihre Finanzierungszusage zurücknimmt, die im übrigen keineswegs "vage" ist. So hat der ECO-Fin-Rat (Wirtschafts- und Finanzministerrat der EU) am 8. April 1994 in Athen eine konsolidierte Liste von 10 EU-Infrastrukturprojekten erstellt, die prioritär durchzuführen sind und für eine Finanzierung auf EU-Ebene in Frage kommen. Unter diesen 10 Top-Projekten befindet sich auch die Brennerachse.

Alle im sogenannten "Delors-Paket" enthaltenen Großprojekte werden derzeit EU-intern auf ihre Förderbarkeit und Förderungswürdigkeit überprüft. Für jedes dieser Projekte werden auf Expertenebene Bewertungsverfahren durchgeführt. Diesem Entscheidungsprozeß der Gemeinschaft kann derzeit nicht vorgegriffen werden, daher sind derzeit weder das Finanzierungsmix noch die Finanzierungskonditionen bekannt, ebenso ist nicht bekannt, wie lange eine derartige Finanzierungszusage aufrecht erhalten wird.

Zu den Fragen 12, 13 und 14:

"Wie lautet die Vereinbarung zwischen Ihnen und dem Tiroler Landeshauptmann, in jedem Fall eine zweite Unterinntalbahn zu errichten, im Detail?

Wieviel wird dieser Bau - unter Zugrundelegung des aktuellen Unterflurprojektes - voraussichtlich kosten und wieviel würde eine konventionelle Trassierung neben den bestehenden Gleisen kosten?

Wie soll die Finanzierung dieses Projektes, konkret und im Detail gelöst werden?"

Zur kolportierten Errichtung einer zweiten Unterinntalbahn darf auf die dichte Besiedlung des Talbodens im Inntal und auf die, dem zuwiderlaufenden Beschlüsse der Tiroler Landesregierung verwiesen werden.

Wien, am 18. Juli 1994
Der Bundesminister