

II 1371
Nr. 6669/J

der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

1994-05-19

ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: EU-Mitfinanzierung der Errichtung der Brenner-Eisenbahnalptransversale

Im Zuge der Beitrittsverhandlungen wurde hinsichtlich der Errichtung eines Brennerbasistunnels in der gemeinsamen Erklärung 20 des Beitrittsvertrags vereinbart, daß Österreich, Deutschland und Italien sich verpflichten, bis 31.10.1994 eine Entscheidung über die Errichtung dieses Tunnelprojektes zu treffen. In diesem Falle stünden dann die 'verfügaren Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft' zur Unterstützung bereit.

Nun ist hinlänglich bekannt, wie mühsam gemeinsame Regelungen, insbesondere mit Italien, über den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr auf der Brennerroute zu erreichen sind, man denke nur an die Probleme mit der Zulassung der österreichischen 'Brennerlok' Reihe 1822, die bis heute nicht normal einsetzbar ist oder an die schleppende Erweiterung der engen Tunnelprofile, die derzeit den kombinierten Verkehr in Südtirol arg behindern.

Andererseits handelt es sich bei dieser Alptransversale jedoch um ein ungleich größeres Projekt, vor allem auch in finanzieller Hinsicht, wo rund 170 Mrd.S an Investitionskosten geschätzt werden.

Die angestrebte Teilfinanzierung durch Private wiederum hängt logischerweise vor allem von den wirtschaftlichen Ertragsaussichten ab, die wiederum sowohl von der eindeutigen politischen Unterstützung durch die betroffenen Länder, als auch speziell von den zu erzielenden Tarifeinnahmen, bei denen sich Österreich aber in der einseitigen Erklärung Nr. 44 zum Unterbieten der Straßenkosten dauerhaft verpflichtet hat, masiv beeinflußt werden.

Bleiben die öffentlichen Finanzierungsinstrumente in den einzelnen Staaten sowie in der Gemeinschaft, die aber durchwegs auf Kreditfinanzierungen, die Österreich dann eben irgendwann zurückzahlen müßte, hinauslaufen.

Angesichts dieser triesten Finanzlage und dem Zwang, bis zum 31.Oktobe eine Einigung zwischen Österreich, Italien und Deutschland herbeizuführen und endgültig zu entscheiden, droht wohl ein baldiges Ende dieses Projektes, das aber überhaupt erst die technische Möglichkeit für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene darstellen würde.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

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?
2. Können Sie ausschließen, daß Österreich aufgrund dieser Formulierung gezwungen 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?
3. Halten Sie es angesichts derartiger Vorgaben hinsichtlich der Tarifpolitik für realistisch, Privatinvestoren für die Errichtung des Brennertunnels zu interessieren?
4. Gibt es bereits private Interessenten für eine konkrete Beteiligung an diesem Projekt, wenn ja, in welchem Gesamtumfang?
5. Wie stellen sich aus heutiger Sicht die voraussichtlichen Baukosten für eine Alpentransversale – genannt werden meist rund 170 Mrd.S – dar, in welche – auch finanziellen – Abschnitte gliedert sich das Projekt und wie soll dieses im Detail finanziert werden?
6. Wie lange werden bereits mit unseren Nachbarländern Gespräche, Planungen und Verhandlungen über die Errichtung eines Brennerbasistunnels bzw. einer Eisenbahnalptransversale durch Tirol durchgeführt?
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?
8. 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?

9. Welche konkreten Zusagen hinsichtlich einer Finanzierung des Brennerbasistunnels in welcher Höhe und durch welches Instrument liegen Ihnen aufgrund der Beitragsverhandlungen vor?
10. 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?
11. 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?
12. Wie lautet die Vereinbarung zwischen Ihnen und dem tiroler Landeshauptmann, in jedem Fall eine zweite Unterinntalbahn zu errichten, im Detail?
13. Wieviel wird dieser Bau – unter Zugrundelegung des aktuellen Unterflurprojektes – voraussichtlich kosten und wieviel würde eine konventionelle Trassierung neben den bestehenden Gleisen kosten?
14. Wie soll die Finanzierung dieses Projektes, konkret und im Detail gelöst werden?