

2388/AB-BR/2008

Eingelangt am 16.01.2008

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.000/0063-I/PR3/2007 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Bundesrates
Helmut Kritzinger
Parlament
1017 Wien

Wien, 15. Jänner 2008

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2589/J-BR/2007 betreffend „Land der Lügen“ im Klimaschutz, die die Bundesrätin Elisabeth Kerschbaum, Freundinnen und Freunde am 6. Dezember 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Wurden grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für das „Land der Lügen“ beantragt?

- a) Wenn ja, wann und wie lautet die Reaktion der tschechischen Behörden?
- b) Wenn nein: Wird diese noch geschehen und wann?
- c) Wenn ein solches Verfahren nicht angestrebt wird: Warum verzichtet Österreich auf diese Möglichkeit der Mitsprache?

Wie hoch schätzen Sie den Kaufkraftabfluss aus Österreich, der sich durch 380.000 zusätzliche Besucher des Excalibur-Bereiches ergeben wird?

Antwort:

Zu den vorstehenden Fragen möchte ich Ihnen mitteilen, dass das angesprochene Projekt kein Infrastrukturvorhaben ist und somit nicht in meinen Zuständigkeitsbereich fällt.

Die angesprochene "Excalibur City" befindet sich auf tschechischem Hoheitsgebiet. Mein

Ressort verfügt daher über keine Informationen, die sich auf Genehmigungsverfahren beziehen, die in der Tschechischen Republik in Bezug auf Einkaufszentren, Vergnügungsparks etc. geführt werden.

Auch für den Fall einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung liegt die Zuständigkeit nicht bei mir. Ich darf auf die Beantwortung der schriftlichen Anfrage Nr. 2588/J-BR/2007 des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft verweisen.

Betreffend dem Kaufkraftabfluss kann ich Ihnen zuständigkeitshalber keine Auskunft übermitteln.

Frage 3:

Wie hoch belaufen sich die Kosten für den geplanten Ausbau der B303 nach Haugsdorf, die als indirekte Subvention den Vorhaben des Herrn Seunig Vorschub leisten?

Antwort:

Für den Ausbau der S3 Hollabrunner Schnellstraße (vormals B303) sind im Bauprogramm der ASFINAG für den Abschnitt Hollabrunn – Staatsgrenze derzeit 389 Millionen Euro veranschlagt, wobei allerdings eine stufenweise Realisierung geplant ist. In den Jahren 2010 – 2014 soll nur der Abschnitt von Hollabrunn bis Guntersdorf ausgebaut werden, um die Bewohner entlang der dort bestehenden Ortsdurchfahrten zu entlasten.

Der Ausbau der Strecke nördlich von Guntersdorf soll – abhängig von den Ausbauten und der verkehrlichen Wirkung auf der tschechischen Seite in der Verbindung Znaim – Iglau - erst später - ab dem Jahr 2017 - mit einer Verkehrsfreigabe etwa im Jahr 2020 erfolgen. Von einer Vorschubleistung für das Projekt „Excalibur-City“ kann daher nicht gesprochen werden.

	Abschnitt Stockerau Nord – Hollabrunn Süd	Abschnitt Hollabrunn Süd – Guntersdorf	Abschnitt Guntersdorf - Staatsgrenze
Zuständigkeit	ASFINAG SGO (Bestandsausbau)	ASFINAG BMG (Neubauabschnitt)	
Länge:	23,5 km	15,0 km	11,2 km
Kosten:	verkehrssicherheits- technische Ertüchtigung für 2008 geplant	EUR 389 Mio (ca. €15 Mio./km)	
derzeitiger Projektstatus		Vorprojekt	Studie/ Ausbaukonzept
Baubeginn:		2010	2017
Verkehrsfreigabe:		2014	2020

Frage 4:

Werden Sie sich für eine öffentliche Anbindung (Zugverbindung) der Verkehrserreger „Excalibur City“ und „Land der Lügen“ einsetzen und in welcher Form könnte sie verwirklicht werden?

Antwort:

Grundsätzlich setze ich mich immer für den öffentlichen Verkehr ein. Bei der Gestaltung von Fahrplänen handelt es sich um eine operative Unternehmensmaßnahme der ÖBB-Personenverkehr AG, wofür das Management verantwortlich ist. Allfällige Steigerungen der Verkehrsnachfrage (auch durch z.B. Bestellungen bei der ÖBB-Personenverkehr AG durch das Land mittels entsprechenden Verkehrsdienstvertrag) werden durch ein entsprechendes attraktives Angebot adäquat bedeckt.

Frage 5:

Welche Maßnahmen setzen Sie, um die explodierenden Zuwächse an CO₂ (und anderen Emissionen) aus dem motorisierten Individualverkehr einzudämmen?

Antwort:

Vorweg möchte ich festhalten, dass die leistungsspezifischen Luftschadstoffemissionen des KFZ-Verkehrs durch verkehrs- und umweltpolitische motivierte Auflagen vom Verkehrswachstum bereits entkoppelt werden konnten. Manche Emissionen (Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Feinstaub) konnten bereits erfolgreich und zum Teil dramatisch reduziert werden, andere Emissionen stagnieren oder weisen durch den technischen Fortschritt und bauliche Maßnahmen bereits sinkende Tendenz auf (Stickoxide, Lärm). Die Reduktion im Bereich der CO₂-Emissionen stellt eine verbleibende große Herausforderung dar, der sich die Bundesregierung mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket stellt:

Ausbau der Infrastruktur***Investitionspaket Schienenausbau***

Mit dem vorliegenden Investitionspaket bekennt sich die Bundesregierung zur vorrangigen Modernisierung und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur als Voraussetzung für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Dies gilt auch für die Attraktivierung der Binnenschifffahrt und dem geplanten flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien. Bei der Erstellung des Rahmenplanes wurden insbesondere folgende strategische und operative Ziele verfolgt:

- Einhaltung vertraglicher Verpflichtungen
- zügige Fertigstellung von in Bau befindlichen Projekten
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen im hochrangigen Netz
- Sicherstellung der Qualität des Bestandsnetzes und Investitionen in betriebliche Rationalisierungen

Im Regierungsprogramm ist für die Legislaturperiode bis 2010 ein Investitionsvolumen von rund 6,4 Milliarden Euro in den Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehen. Die ÖBB erhält darüber hinaus Finanzierungsbeiträge von Dritten (EU, Länder, Gemeinden und Private). Im sechsjährigen Rahmenplan 2007-2012 der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist nun für die Periode bis 2012 ein Gesamtinvestitionsvolumen von rd. 10 Milliarden Euro vorgesehen. Damit wird in der Periode 2007 - 2012 neben den erforderlichen Investitionen in das Bestandsnetz (Basisinvestitionen, Betriebsfernsteuerzentralen, Bahnsteighebungen, ETCS, GSM-R) in zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen investiert.

TEN-Förderungen

Der nun vorliegende Zusage der Kommission über die Verteilung der TEN-Zuschüsse sieht eine Förderung für den Bau und die Planung des Brenner Basistunnels von 786 Millionen Euro (gemeinsam mit Italien) vor, was nahezu dem höchstmöglichen TEN-Zuschuss entspricht. Insgesamt sollen österreichische Infrastrukturvorhaben auf der Schiene und Wasserstraße mit insgesamt 672,7 Millionen Euro gefördert werden. Was den Schienenbereich in Österreich betrifft, sind neben dem Brenner Basistunnel auch Zuschüsse

in Höhe von rund 130 Millionen Euro für das grenzüberschreitende Schienenprojekt Wien-Bratislava vorgesehen, welches den Hauptbahnhof Wien (Gleisbauprojekt), die Götzendorfer Spange und die Klederinger Schleife umfasst. Auch für den dreigleisigen Ausbau der Schienenverbindung Freilassing – Salzburg wird von der Europäischen Kommission ein Zuschuss in Höhe von rund 38 Millionen Euro vorgeschlagen. Auf der Brennerachse sieht die Zusage neben dem Brenner Basistunnel außerdem noch einen TEN-Zuschuss in Höhe von knapp unter 60 Millionen Euro für die Unterinntalstrecke (Kundl/Radfeld-Baumkirchen) vor. Auch für die Umrüstung bestehender österreichischer Schienenstrecken (Brennerachse und Nordbahn) auf das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) sind im Vorschlag der Europäischen Kommission für Österreich Zuschüsse vorgesehen. Im Hinblick auf die Binnenschifffahrt enthält der Vorschlag der Kommission für den Donauausbau unterhalb von Wien (Flussbauliches Gesamtprojekt) die maximal möglichen Zuschüsse für vorbereitende Arbeiten sowie Bauarbeiten. Die Beantragung wurde von einem sehr engen politischen Abstimmungsprozess insbesondere zwischen Österreich, Italien und der Europäischen Kommission begleitet.

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Parallel zum Ausbau der Schieneninfrastruktur müssen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden.

- **Mauterhöhung**

Im Frühjahr 2007 konnten eine Einigung mit der Europäischen Union auf die Erhöhung der LKW-Maut um durchschnittlich 4,2 Cent pro Kilometer erzielt werden, welche ab 1. Juli 2007 in Kraft trat. Die Erhöhung um 4,2 Cent bringt Österreich in die Situation, mit durchschnittlich 26,9 Cent pro Kilometer eine der höchsten LKW-Mauten in Europa zu haben. Die zusätzlichen Einnahmen von etwa 115 Millionen Euro fließen in den Straßenausbau und die Erhaltung des höheren Straßennetzes.

- **Wegekostenrichtlinie**

Es ist oberste Priorität dieser Bundesregierung Kostenwahrheit auf der Straße herzustellen. Die Verkehrskommission der EU ist verpflichtet bis Mitte 2008 ein Berechnungsmodell für die Internalisierung externer Kosten vorzustellen. Das BMVIT bemüht sich in diesem Zusammenhang intensiv und auf allen Ebenen, mit den Mitgliedsstaaten der EU, und hier insbesondere mit den anderen Alpenländern, eine Koalition zu bilden, die fordert, dass das vorzulegende Modell auch von einem konkreten Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie begleitet wird, der die Möglichkeit einer künftigen Internalisierung externer Kosten schafft. Die Thematik wurde bereits mehrmals aufgrund der Initiative Österreichs in Schlussfolgerungen des Europäischen Rates, sowie bei Ratstagungen des Verkehrsministerrates thematisiert.

- **Brenner Basistunnel**

Am 10. Juli 2007 wurde gemeinsam mit den Verkehrsministern Österreichs und Italiens sowie den Landeshauptleuten Tirols, Südtirols und Trients mit Unterstützung des Deutschen Verkehrsministers und der Europäischen Kommission ein Memorandum of Understanding (MoU) betreffend den Ausbau des TEN Vorhabens Nr. 1 „Berlin-München- Innsbruck-Bozen-Verona-Rom-Messina-Palermo“ unterzeichnet. Im unterzeichneten MoU wird die Bedeutung des Brenner Basistunnels sowie die dadurch erwartete Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene festgehalten, für die auf EU-Ebene die Schaffung entsprechender verkehrspolitischer Rahmenbedingungen, wie etwa die Verwirklichung einer dem Verursacherprinzip Rechnung tragenden Kostenanlastung sowie der Internalisierung der externen Kosten des Straßengüterverkehrs, eingefordert werden. Darüber hinaus bekennen sich die unterzeichnenden Parteien zur Verpflichtung, die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken bedarfs- und termingerecht auszubauen. Die oben genannten Partner bekunden ausdrücklich das gemeinsame Ziel, den Brenner Basistunnel bis

2022 auszubauen. Da auch schon während der Realisierungsphase verkehrspolitische Maßnahmen notwendig sind, wurde u.a. die volle Ausschöpfung der derzeitigen Wegekostenrichtlinie vereinbart.

- „Gigaliner“

Österreich hat gemeinsam mit anderen Staaten die Annahme von Schlussfolgerungen verhindert, welche die Kommission aufgefordert hätten den Nutzen von so genannten „Gigalinern“ zu untersuchen und dementsprechend die Richtlinie in der Maße und Gewichte für Anhänger, Sattelaufleger und LKWs definiert sind (RL 1996/53/EG) bis 2008 im Hinblick auf die Zulassung solcher Fahrzeuge zu überarbeiten. Eine Maßnahme, die erhöhte Infrastrukturkosten in einer Größenordnung von 1 Milliarde Euro bedeuten würde und den Güterverkehr auf der Straße verbilligt hätte.

Steuerpolitische Maßnahmen

- Mineralölsteuer

Durch die im Ministerrat beschlossene Erhöhung der Mineralölsteuer um 5 Cent bei Diesel und 3 Cent bei Benzin konnte die Finanzierung des bis 2010 mit 500 Millionen Euro dotierten Klima- und Energiefonds sichergestellt werden. Ein nicht unerheblicher Teil der Mittel des Fonds fließt in die Förderung von klimarelevanten Verkehrsprojekten, sowie in die Forschung.

- Kombiniertes Verkehr

Der Transport von LKW- oder Sattel-Zügen auf der Rollenden Landstrasse und von Containern oder kranbaren Sattelauflegern auf speziellen Eisenbahnwagen wird jährlich mit etwa 44 Millionen Euro finanziell unterstützt (Förderbeitrag je Sendung in Abhängigkeit von der Sendungsgröße und der Transportentfernung durch Österreich).

- Anschlussbahn- und Terminalförderung

Im Rahmen der Anschlussbahnförderung verpflichtet sich das Wirtschaftsunternehmen eine gewisse Gütermenge über einen Zeitraum von zumindest fünf Jahren auf der Schiene zu transportieren. Seit Beginn der Förderaktion 1996 wurden insgesamt 270 Projekte bei Investitionskosten der Industrie von 368 Millionen Euro mit ca. 148 Millionen Euro gefördert; dadurch wurde das jährliche Transportvolumen auf der Schiene im Anschlussbahnbereich von 48,1 auf ca. 70,1 Millionen Tonnen (also beinahe um 50%) gesteigert. Ende 2007 wurden durch den von dieser Bundesregierung geschaffenen Klimafonds u.a. 4 Anschlussbahnprojekte mit einer Gesamtfördersumme von über Euro 8 Mio. gefördert. Diese Fördermittel werden zusätzlich zu dem bestehenden Anschlussbahnförderprogramm ausgeschüttet.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann