

2616 /A.B.----- BR/ 2011  
 zu 2822 /J----- BR/ 2011  
 Präs. am 14. Juni 2011



DORIS BURES  
 Bundesministerin  
 für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0028-I/PR3/2011

DVR:0000175

An den  
 Präsidenten des Bundesrates  
 Gottfried Kneifel

Parlament  
 1017 Wien

Wien, am 14. Juni 2011

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Zangerl und KollegInnen haben am 14. April 2011 unter der Nr. **2822/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Der Brenner Basis Tunnel: 74 offene Fragen, gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Laut Gesetz muss bei allen Projekten, die in den Rahmenplan des BMVIT aufgenommen werden, eine Kosten-Nutzen-Bilanz nach definierten Kriterien erfolgen. Wurde diese bei Koralmtunnel, Semmeringtunnel und Brenner-Basis-Tunnel (BBT) erhoben, und wo können diese Daten eingesehen werden?*
- *Auf welchen Prognosen zu Verkehrszahlen beruhen diese Evaluierungen?*
- *Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde für die drei Tunnelprojekte jeweils einzeln errechnet?*
- *Ist das BMVIT bereit, Infrastrukturprojekte zu unterstützen, die ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und damit einen Verlust für die Steuerzahler bringen?*
- *Im Frühjahr 2010 kündigte das BMVIT eine Evaluierung aller Vorhaben an. Noch vor Abschluss wurde ein Baublock des Koralmtunnels an die STRABAG vergeben. Weshalb erfolgte dieser Schritt, der praktisch eine Bauentscheidung bedeutete, vor Abschluss der Evaluierung?*



Die in den Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG aufgenommenen Infrastrukturinvestitionen beruhen auf mehrjährigen Vorbereitungen, Studien und umfassender Projektierungstätigkeit.

Dabei fließen schon frühzeitig Überlegungen zu den Kosten und zu Nachfragewirkungen ein. Zum Zeitpunkt der grundsätzlichen Entscheidung, ein Projekt durch detaillierte Planungstätigkeit zu konkretisieren, liegen Verkehrsprognosen und Kosten-Nutzen-Untersuchungen vor. Diese erfordern einen beträchtlichen Untersuchungsaufwand und beziehen sich naturgemäß auf den Wissensstand zum Zeitpunkt der Bearbeitung. Deshalb sind diese Untersuchungen der einzelnen Projekte untereinander nur bedingt vergleichbar.

Im Zusammenhang mit der Evaluierung der Projekte für den Rahmenplan 2011 – 2016 wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG alle Projekte bewertet und eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgelegt. Die nachstehenden umfassenden Untersuchungen wurden für die in der Anfrage genannten Projekte bereits in der Projektentwicklungsphase durchgeführt:

Im Jahre 2005 hat die Brenner Basistunnel EWIV / GEIE Galleria di base del Brennero eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse für den BBT durchgeführt.

Die Koralmbahn ist vor allem auch eine Investition in den Standort Südösterreich. Eine raumwirtschaftliche Untersuchung des Institutes für Stadt- und Regionalforschung der TU Wien (Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf die regionale Standortqualität), welche im Auftrag der sztl. HL-AG vor der Entscheidung zum Bau der Koralmbahn durchgeführt wurde, hat die Erreichbarkeitsdefizite, die auch auf Konfiguration und Ausbauzustand der Südbahn zurückzuführen sind, quantifiziert. Diese Studie hat ergeben, dass in den betroffenen politischen Bezirken Südösterreichs ein Wachstumsschub des Bruttoregionalprodukts zu erwarten ist, welcher je nach Bezirk mit bis zu 2 Prozentpunkten abgeschätzt wird. Das entspricht insgesamt einem jährlichen regional wirtschaftlichen Nutzenpotenzial von ca. 170 Mio. €. Wie daraus deutlich hervorgeht, würde eine betriebswirtschaftliche Betrachtung alleine zu kurz greifen.

Für den damals geplanten Semmering-Basistunnel wurde der Abschnitt Wiener Neustadt – Bruck an der Mur im Rahmen der Evaluierung von Schienenverkehrsprojekten durch Ernst Basler&Partner im Mai 2000 bewertet mit dem Ergebnis, dass dieser Abschnitt sowohl im betriebswirt-



schaftlichen Nutzen/Kosten - Verhältnis als auch in der Darstellung der jährlichen Nutzen-Kosten-Differenzen hinsichtlich des Personen- und Güterverkehrs unter allen ÖBB-Infrastruktur-Projekten an vorderster Stelle liegt.

Zu Frage 6:

- *Gemäß Medienberichten liegen die jährlichen Betriebskosten des Koralmtunnels bei 400 Mio. Euro und müssen nicht von den ÖBB, sondern vom Bund getragen werden. Weshalb erfolgte diese Zusage?*

Im Zusammenhang mit den zukünftigen Betriebskosten der Koralmbahn möchte ich darauf verweisen, dass diese Frage gesetzlich geregelt ist. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat gemäß „Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992), § 42 (1) „die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben zu tragen“, wobei der Bund zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse leistet. Auch für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung ist normiert, dass der Bund insoweit einen Zuschuss leistet, „als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken“.

Weiters hat gem. § 47 Abs. 1 leg. cit. der Bund dafür zu sorgen, „dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen“, wobei die Erfüllung der Aufgaben zweifellos auch die Erhaltung und den Betrieb der Strecken umfasst.

Zu Frage 7:

- *Handelt es sich um eine Subvention des Schienenverkehrs oder des Schienennetzbetreibers, die europarechtlich bedenklich sein könnte?*

Zuschüsse der öffentlichen Hand zu Infrastrukturinvestitionen im Schienenbereich erachtet die Europäische Kommission grundsätzlich als erlaubt, wenn gewisse Voraussetzungen (insbesondere der nicht diskriminierende Zugang zur Infrastruktur) vorliegen. In diesem Zusammenhang führt die Kommission in ihren Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmer aus, dass für die Entwicklung des europäischen Eisenbahnsektors die Schieneninfrastruktur von herausragen-



der Bedeutung ist und dass sowohl im Hinblick auf die Interoperabilität als auch auf die Sicherheit und den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs erhebliche Investitionen unverzichtbar sind. Insbesondere hat die Europäische Kommission auch klargestellt, dass sie nicht beabsichtigt, durch Vorschriften über staatliche Beihilfen einen Rechtsrahmen für die öffentliche Infrastrukturfinanzierung festzulegen.

**Zu den Fragen 8 und 9:**

- *Mit welchen jährlichen Betriebskosten wird beim BBT ab Fertigstellung gerechnet?*
- *Wer trägt diese Kosten? Wo kann in die entsprechenden Berechnungen Einsicht genommen werden?*

Ab Fertigstellung des BBT werden die anfallenden Betriebskosten von Seiten der ÖBB auf € 22 Mio. geschätzt. Zwischen Italien und Österreich ist vereinbart, dass diese jeweils zur Hälfte von den beiden Vertragspartnern getragen werden.

**Zu den Fragen 10 und 11:**

- *Welchen Wert hat der Anteil des Landes Tirol an der BBT SE?*
- *Muss das Land Tirol dem Anteil entsprechend oder aufgrund sonstiger rechtlicher Verpflichtungen später für die Betriebskosten des BBT haften?*

Die Anteile Tirols an der BBT SE wurden im April 2011 übertragen. Gleichzeitig wurde im Aktienkaufvertrag festgelegt, dass vom Land Tirol zusätzlich zu dem Kostenbeitrag für Phase II (Planung) und Phase IIa (Erkundungsstollen) € 120 Mio. als Kostenbeitrag zu Phase III (Bauarbeiten) zu leisten sind. Da das Land Tirol keine Anteile an der BBT SE mehr hält, bestehen abgesehen von den vereinbarten Kostenbeiträgen keine weiteren finanziellen Verpflichtungen.

**Zu den Fragen 12 bis 15:**

- *Wie hoch werden die langfristigen Folgekosten der Deponie Padastertal zum Erhalt der Standsicherheit geschätzt?*
- *Wer trägt diese Kosten, sobald die Rücklagen (bescheidmäßig lediglich 700.000 Euro) und die Entschädigungen der Grundeigentümer aufgebraucht sind? Der Bund, das Land Tirol oder die Gemeinden vor Ort?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass die 5 Deponien trotz Einsprüchen der Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen, die die Wiederverwertung des Materials statt der teuren Deponierung fordern, auch in zweiter Instanz genehmigt wurden, da Gutachter die Schwierigkeit der Wiederverwertung bestätigt haben, gleichzeitig aber von der BBT SE eine Studie in Auftrag gegeben wurde, die nach Verwertungsmöglichkeiten sucht, und auch eine erste Möglichkeit*





- gefunden hat, durch die die Deponie „Europabrücke“ vermutlich überflüssig wird?*
- *Halten Sie die gutachterlichen Feststellungen für nachvollziehbar, und sollte es nicht im öffentlichen Interesse liegen, die Deponie Padastertal möglichst zu verhindern?*

Ich darf darauf verweisen, dass der Vollzug des Abfallwirtschaftsgesetzes nicht in meine Zuständigkeit fällt.

Zu Frage 16:

- *Wurde zwischen den ÖBB und der italienischen Bahn ein Vertrag zur Interoperabilität des BBT unterzeichnet?*

Mit der Schaffung der BBT SE als Projektträgergesellschaft, an der sowohl ÖBB als auch RFI beteiligt sind, wurde sichergestellt, dass die Interoperabilität gewährleistet ist. Diesbezüglich wird ein Arbeitskreis zwischen ÖBB und RFI eingerichtet, der die weitere Projektplanung begleiten wird.

Zu den Fragen 17 bis 19:

- *Gemäß Medienberichten hat die Westbahn (Miteigentümer H.P. Haselsteiner) dem Bund damit gedroht, für sich die gleichen Subventionen wie für die ÖBB-Personenzüge zu beantragen. Wurde damit Druck auf die Bundesregierung ausgeübt, die Tunnelbauten voranzutreiben?*
- *Ist die Drohung vom Tisch, seit die Entscheidungen zu Koralmtunnel und BBT gefallen sind?*
- *Und handelt es sich um eine Klage, die Aussicht auf Erfolg hat oder gehabt hätte?*

Mit den ÖBB wurde im Februar 2011 ein Verkehrsdienstevertrag über die Bestellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen im Wege einer Direktvergabe, entsprechend den europarechtlichen Regelungen (PSO), abgeschlossen.

Dem bmvit liegen Schreiben der Westbahn Management GmbH mit dem Ersuchen um Antragstellung auf die Erteilung von Dienstleistungsaufträgen im SPNAV auf der Strecke Wien - Salzburg - Wien bzw. Verhandlungen über die Beauftragung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen vor.

Es haben Gespräche stattgefunden, bei welchen die Westbahn GmbH seitens meines Ressorts über die geplante Vorgangsweise informiert wurde.

Von der Westbahn Management GmbH wurden bereits mehrere gerichtliche Schritte eingeleitet, wobei bislang alle Klagen bzw. Anträge zurückgewiesen wurden.

Zu den Fragen 20 und 27 bis 30:

- *Laut allen vorliegenden Studien – auch jenen, die im Rahmen des BBT-Genehmigungsverfahrens offiziell präsentiert wurden – kann der BBT nur dann Verkehr auf die Schiene verlagern, wenn politische Maßnahmen gesetzt werden. Daher hat das BMVIT lange Zeit entsprechende Maßnahmen der EU und der Nachbarstaaten vor einem Baubeginn gefordert. Weshalb hat man nun den Entschluss zu „erweiterten Erkundungen“ gefasst, ohne auf Zusagen zu warten?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass gerade Deutschland und Italien bei jeder Novellierung der „Eurovignette“-Richtlinie der EU im Europäischen Parlament seit Jahren jeden Fortschritt und eine Verteuerung des LKW-Verkehrs blockieren?*
- *Glauben Sie, dass Italien ernsthaft die Verkehrsverlagerung auf die Schiene beabsichtigt, wenn es vor dem Europäischen Gerichtshof das sektorale Fahrverbot in Tirol bekämpft?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass die derzeitige deutsche Bundesregierung mit CSU-Verkehrsminister Ramsauer Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung offiziell in Anfragebeantwortungen ablehnt und vor allem Mobilität fördert?*
- *Halten Sie unter diesen Voraussetzungen den Baubeginn des BBT-Erkundungsstollens und der „Hauptbaumaßnahmen“ für sinnvoll?*

Aus österreichischer Sicht werden hier erstmals sehr wichtige Maßnahmen und Forderungen festgeschrieben: so bekennen sich etwa Deutschland und Italien klar zum Ausbau der nördlichen und südlichen Zulaufstrecken und hält für Italien die Einführung der Querfinanzierung im Abschnitt Verona-Brenner fest. Darüber hinaus unterzeichneten auch der damals für Verkehr zuständige Vizepräsident der Europäischen Kommission Tajani, sowie EU-Koordinator van Miert eine Unterstützungserklärung, in der auf diese gemeinsame Absichtserklärung und den Aktionsplan Brenner 2009 ausdrücklich Bezug genommen und auch auf den hohen Finanzbedarf des Ausbaus der Schieneninfrastruktur auf der Brennerachse sowie dessen Bedeutung für eine nachhaltige Verkehrsabwicklung hingewiesen wird.

Mit ihren Unterschriften bekundeten die Projektpartner, so auch die angesprochenen Staaten Deutschland und Italien, daher im Sinne eines konsensualen Verständnisses die Bedeutung von infrastrukturellen, verkehrspolitischen und technischen Maßnahmen auf der Brennerachse und setzten damit ein klares Signal für die Weiterentwicklung einer nachhaltigen Verkehrspolitik und die Fortsetzung des gemeinsamen, eng akkordierten Abstimmungsprozesses in diesem Korridor.

An dieser Stelle sei auch darauf hinweisen, dass der neue Koordinator für das vorrangige Vorhaben Nr. 1, Pat Cox, sich mittlerweile mehrfach dazu bekannt hat, die Initiative von Karel van Miert fortzusetzen und insbesondere auch die Tätigkeiten im Rahmen der Brenner Korridor Plattform



weiter zu führen, jenem Gremium, das den genannten „Aktionsplan Brenner 2009“ erarbeitet hat, der Maßnahmen etwa betreffend Infrastrukturausbau, Betrieb, Zugtrassen, Terminals, Interoperabilität, Logistik oder Verkehrspolitik enthält, die für eine effektive Nutzung des BBT als erforderlich erachtet werden.

Im Zusammenhang mit der sowohl in der zitierten Absichtserklärung als auch im Aktionsplan Brenner enthaltenen Revision der Wegekostenrichtlinie wurde seitens Österreichs sowohl im Rahmen des EU-Verkehrsministerrates als auch anlässlich bilateraler Gespräche mit Deutschland und Italien stets mit Nachdruck auf die Bedeutung der Weiterentwicklung des Prinzips der Kostenvahrheit im Straßengüterverkehr hingewiesen. Diese Position wird auch weiterhin konsequent vertreten werden und fließt insbesondere auch in die derzeit laufenden Verhandlungen des Rates mit dem Europäischen Parlament über eine Einigung zur Revision der Wegekostenrichtlinie ein.

Zu den Fragen 21 und 72:

- Was bedeutet „erweiterte Erkundung“ des BBT bis 2016?
- Mit welchem Datum der Inbetriebnahme des BBT wird mittlerweile gerechnet?

Im Jahr 2005 hat die österreichische Bundesregierung die Umsetzung eines Erkundungsstollens zum BBT beschlossen, der bis zum Jahr 2014 errichtet wird.

Weiters hat die Bundesregierung am 1. Februar 2011 den ÖBB-Rahmenplan 2011 – 2016 beschlossen, der den Brenner Basistunnel enthält und den österreichischen Anteil (50 % der Investitionskosten) zur Gänze abbildet. Entsprechend dem von der Brenner Basistunnel Gesellschaft (BBT SE) vorgeschlagenen optimierten und zwischen allen Beteiligten abgestimmten Bauzeitplan ist folgende Umsetzung des Projektes vorgesehen:

- Beschluss der Hauptversammlung der BBT SE, durch den die BBT SE zum Bau des BBT ermächtigt und beauftragt wird: April 2011 (bereits erfolgt)
- Beginn der Bauarbeiten zur Bauvorbereitung und vertieften Erkundung: 2011
- Beginn der Errichtung der Hauptbaulose des Brenner Basistunnels: 2016
- Fertigstellung des Brenner Basistunnels: 2025
- Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels: 2026



Zu den Fragen 22, 23 und 25:

- *Geht es nur darum, die EU-Förderungen von 1 Mrd. Euro nicht verlieren zu wollen?*
- *Dürfen bis 2016 überhaupt die gesamten TEN-T-Gelder der EU, die für das Projekt reserviert sind, in Anspruch genommen werden, wenn ein Großteil davon für die Hauptstollen reserviert ist?*
- *Welchen Anteil am BBT darf die EU rechtlich gesehen maximal finanzieren?*

Die genannten TEN-Zuschüsse sind mit Zuschussentscheidung K (2008) 7723 vom 5.12.2008 für den BBT betreffende Bauarbeiten gewährt worden. Die Maßnahmen zur Bauvorbereitung und der vertieften Erkundung im Rahmen der Phase III stellen Bauarbeiten im Sinne dieser Kommissionsentscheidung dar.

Die durch die TEN-Finanzierungsvorschriften festgelegten höchstmöglichen TEN-Zuschüsse für Baumaßnahmen betreffend grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger TEN-Vorhaben, zu welchen der BBT gehört, betragen bis zu 30% der Investitionskosten. Für Studien zu TEN-Projekten sind Zuschüsse von maximal 50% zulässig.

Zu Frage 24:

- *Ist davon auszugehen, dass die STRABAG den Zuschlag für die weiteren Ausschreibungen, die in Österreich abgewickelt werden, erhalten wird?*

Die entsprechenden Baulose werden von der Projektgesellschaft BBT SE gemäß EU-Vergaberecht europaweit ausgeschrieben werden.

Zu Frage 26:

- *Wird die BBT SE durch die ÖBB mit dem Bau des BBT beauftragt, oder werden andere Möglichkeiten in Betracht gezogen / favorisiert?*

Mit dem von den Eigentümern der BBT SE getragenen Beschluss der BBT SE- Hauptversammlung vom 18.4.2011 wurde die Satzung der BBT SE dahingehend geändert, dass diese zum Bau des Brenner Basistunnels (BBT) befugt und beauftragt ist.





Zu den Fragen 31 bis 33:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die deutsche Bedarfserhebung 2010 erbracht hat, dass der Zulauf auf deutscher Seite zum BBT nicht prioritär ist und nur unter sehr günstigen, unwahrscheinlichen Bedingungen ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen würde?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass es bezüglich der Zulaufstrecke daher keine konkreten Planungen gibt?*
- *Halten Sie unter diesen Voraussetzungen den Baubeginn des BBT-Erkundungsstollens und der „Hauptbaumaßnahmen“ für sinnvoll?*

Die vom Deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 11.11.2010 vorgelegte Bedarfsplanüberprüfung untersucht Projekte hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Eine zeitliche Priorisierung von Projekten ist nicht Gegenstand der Untersuchung. Die Projekte werden dabei in drei Kategorien eingeteilt: Projekte, die ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von über 1 aufweisen, Projekte, die zuerst ein geringeres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber nach einer Überarbeitung ein solches erreichen können und Projekte, die auch nach einer Überarbeitung kein Kosten-Nutzen-Verhältnis von mehr als 1 aufweisen. Letztere können nicht realisiert werden. Das Projekt des nördlichen Brennerzulaufes auf deutscher Seite, die Ausbaustrecke München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A, erreicht ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,2. Dies lässt die Realisierung des Projektes zu.

Im Deutschen Bundesverkehrswegeplan von 2003 – dem letztgültigen – wird zwischen Projekten des „vordringlichen Bedarfs“, des „weiteren Bedarfs“ sowie zwischen „Internationalen Projekten“ unterschieden. Letztere unterliegen keiner innerdeutschen Prioritätensetzung, sondern werden in Abstimmung mit den Nachbarstaaten umgesetzt. Die Ausbaustrecke München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A gilt als ein solches internationales Projekt. Die Voraussetzung für die Realisierung der Projekte sind ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1 oder mehr sowie eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Nachbarland.

Zwischen dem Deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und meinem Ministerium laufen zurzeit Vorbereitungen für den Abschluss eines Ressortübereinkommens, welches die Grundlage für die weitere Umsetzung der grenzüberschreitenden Projekte darstellt. Nach Abschluss dieser Vereinbarung ist vorgesehen, dass die Deutsche Bahn und die ÖBB Infrastruktur AG gemeinsam mit konkreten Planungen des grenzüberschreitenden Abschnittes beginnen.

Der Sachstand sowie die derzeit laufenden Aktivitäten stehen in Einklang mit der Gesamtentwicklung des Projekts Brenner Basistunnel.

Zu den Fragen 34 bis 45:

- *Ist Ihnen bekannt, dass der italienische Rechnungshof seit 2007 die Gelder für die Planung der italienischen Zulaufstrecke blockiert, da kein Geld für den Bau vorhanden ist?*
- *Halten Sie unter diesen Voraussetzungen den Baubeginn des BBT-Erkundungsstollens und der „Hauptbaumaßnahmen“ für sinnvoll?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass die CIPE-Entscheidung des interministeriellen Komitees vom Herbst 2010, mit der der BBT zum prioritären Projekt erklärt wurde, anders als von der BBT SE in allen Medien verbreitet, keine Finanzierungsgarantie darstellt?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass es sich nicht um die erste CIPE-Entscheidung zum BBT handelte, sondern im Juli 2010 der italienische Rechnungshof bemängelte, dass Italien nicht in der Lage ist, 20 % des BBT zu finanzieren, und daher den nach italienischem Recht erforderlichen Sichtvermerk verweigerte?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass der BBT daraufhin von der CIPE zum prioritären Projekt erklärt wurde, weil nach italienischem Recht in diesem Fall mit dem Bau begonnen werden darf, wenn nur 10 % der Gelder vorhanden sind?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass diese Gesetzeslage überhaupt erst mit Anfang 2010 von der Regierung Berlusconi eingeführt wurde?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass die italienische Regierung die Rücklagen der Brennerautobahn A22, die für die Querfinanzierung des BBT vorgesehen waren, in offiziellen Dokumenten derzeit mehrfach verplant hat und es überhaupt keine gesicherten Geldquellen für den BBT gibt, sondern bislang lediglich 280 Mio. Euro zur Verfügung gestellt wurden?*
- *Halten Sie unter diesen Voraussetzungen den Baubeginn des BBT-Erkundungsstollens und der „Hauptbaumaßnahmen“ für sinnvoll?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass für die italienische Zulaufstrecke derzeit überhaupt kein Geld vorhanden ist?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass die italienische Regierung trotz mehrfacher Versprechen und Staatsverträgen mit der Schweiz den Ausbau der Zulaufstrecken zu Gotthardbasistunnel und Lötschbergtunnel (NEAT) nicht vorantreibt, sondern jedenfalls bis 2030 nicht in Angriff nehmen wird? Es handelt sich hierbei um wesentlich kürzere Strecken, als der BBT erfordern würde – dort werden 180km Tunnels von Brixen bis Verona geplant. Bislang veranschlagt die italienische Regierung dafür Kosten von 7 bis 8 Mrd. Euro, bei vergleichbaren Projekten liegen die Kosten – insbesondere in Italien – bislang bei etwa 100 Mio. Euro pro Kilometer, d.h. für die Zulaufstrecke wären mind. 18 Mrd. Euro zu veranschlagen.*
- *Glauben Sie, dass eine Realisierung der italienischen Zulaufstrecke in absehbarer Zeit erfolgt?*
- *Italien gilt als einer der Kandidaten, die sich unter den Euro-Schutzschirm flüchten müssten, wenn die Staatsverschuldung so wie in der Vergangenheit weiter zunimmt. Dafür oder für jede andere Form der Euro-Stützung müssten u.a. auch die österreichischen Steuerzahler haften. Etwa 10 % des heutigen Gesamtschuldenstandes Italiens sind auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken zurückzuführen, d.h. eine Fortführung der teuren TEN-Projekte treibt Italien weiter in die Staatsverschuldung. Halten Sie es für sinnvoll, dass Italien diesen haushaltspolitischen Kurs fortsetzt bzw. von der EU und Österreich zum Projekt TEN-*



*Strecke 1 gedrängt wird, wenn der österreichische Steuerzahler eventuell für italienische Staatsschulden mit haften muss?*

Zwischen Österreich und Italien wurde im Jahr 2004 ein Abkommen zum BBT unterzeichnet und wie in diesem Abkommen vorgesehen, haben die beiden Regierungen jeweils den Beschluss gefasst, den BBT zu bauen, und sind diesbezügliche finanzielle Verpflichtungen eingegangen. Außerdem besteht ein von den Eigentümern auf italienischer und österreichischer Seite getragener Beschluss der Hauptversammlung der BBT SE, dass diese Gesellschaft mit dem Bau des BBT beauftragt ist.

Zu Frage 46:

- *Entscheidet das BMVIT über die Anträge auf Wiederaufnahme des UVP-Verfahrens von Bürgerinitiativen infolge des VwGH-Erkenntnisses vom September 2010 fristgerecht, oder wird eine Säumnisbeschwerde notwendig sein?*

Es wurden keine Anträge auf Wiederaufnahme des Verfahrens eingebracht. Über alle vollständig eingebrachten Wiedereinsetzungsanträge gegen die Versäumung der Berufungsfrist wurde bereits entschieden. Lediglich in einem Fall wurde der Wiedereinsetzungsantrag einer ausländischen Gruppe per E-Mail ohne Bekanntgabe eines Vertreters oder einer Zustelladresse eingebracht. Da in diesem Fall dem Verbesserungsauftrag nicht entsprochen wurde, konnte über diesen Antrag nicht entschieden werden.

Gegen den im Jänner 2011 erlassenen Bescheid, mit dem die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand bewilligt wurde, ist derzeit eine Beschwerde beim Verfassungsgenichtshof anhängig. Für die Entscheidung über die Berufung gegen die Genehmigung selbst ist der Umweltsenat zuständig.

Zu den Fragen 47 und 48:

- *Wie hoch wird die Verschuldung der ÖBB bis 2020 voraussichtlich ansteigen?*
- *Besteht die von ÖBB-Chef Christian Kern medial verbreitete Gefahr, dass die ÖBB eventuell Konkurs anmelden müssen und ausländische Konkurrenten den Bahnbetrieb oder die ÖBB übernehmen?*

Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG werden 2020 voraussichtlich rund € 30 Mrd. betragen. Im Zusammenhang mit den Investitionen im Infrastrukturbereich besteht ein verbindli-



ches Refinanzierungsmodell, welches zwischen Bund und ÖBB vertraglich festgelegt wurde, so dass diesbezüglich keine Gefahr eines Konkurses der ÖBB droht.

Zu den Fragen 49 bis 51:

- *Halten Sie es für sinnvoll, österreichweit sämtliche Gelder für Infrastrukturen in drei Hochgeschwindigkeitstunnels zu investieren, während gleichzeitig der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stark zurückgefahren wird und damit das Gegenteil des erklärten Ziels, nämlich eine Rückverlagerung von Verkehr auf die Straße, verursacht wird?*
- *Halten Sie es für sinnvoll, in Korridore zu investieren, während gleichzeitig im Dezember 2010 ein Großteil aller Güterbahnhöfe in Österreich geschlossen wurde?*
- *Glauben Sie, mit dieser Strategie eine Verlagerung auf die Schiene erreichen zu können, wenn Unternehmen aufgrund der Bahnhofsschließungen auf den LKW umsteigen müssen oder sogar geplante Betriebsansiedlungen nun mangels Bahnanschluss aufgegeben haben – beispielsweise in Tirol im Bereich der weitgehend fertig gestellten Unterinntalbahn?*

Ich darf darauf hinweisen, dass die Zielsetzung der Bundeszuschüsse für ÖBB-Infrastruktur nicht nur in der Errichtung von Neubauvorhaben besteht, sondern primär darin, die Werthaltigkeit des Bestandsnetzes sicherzustellen und zu optimieren. 54% der Investitionen erfolgen in das Bestandsnetz wie Brücken, Gleise, Weichen, Eisenbahnkreuzungen, ..., rund 100 Bahnhöfe und Haltestellen werden neu gebaut oder modernisiert, Güterterminals werden erweitert und errichtet sowie die Sicherheitssysteme erneuert.

Darüber hinaus werden im Verkehrsdienstvertrag über die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen mit den ÖBB im Schienenpersonenverkehr insgesamt rd. 71 Mio. Zugkilometer in ganz Österreich bestellt, wodurch das gesetzlich festgelegte Grundangebot an gemeinwirtschaftlichen Verkehren mehr als übererfüllt wird. Damit hat sich der Bund verpflichtet, langfristig ein wesentlich höheres Leistungsangebot zu sichern. Ein "Zurückfahren des ÖPNV" ist daher anhand der aufgewendeten Mittel und der gefahrenen Kilometer nicht nachvollziehbar.

Zu Frage 52:

- *Bewirkt die Querfinanzierung des BBT mit Einnahmen aus den Autobahnmauten Ihrer Meinung nach nicht den nachteiligen Effekt, dass für die nächsten Jahrzehnte so viel Verkehr wie möglich auf die Transitstrecken gelockt werden muss, da andernfalls die Finanzierung des BBT gefährdet ist?*

Ich möchte zu dieser Frage insbesondere darauf hinweisen, dass die Einhebung von für die Finanzierung des BBT zweckgebundenen Querfinanzierungszuschlägen auf der Brennerachse nicht nur





unter dem Gesichtspunkt der Finanzierung des BBT gesehen werden dürfen, sondern vielmehr einen Anreiz darstellen soll, bei der Wahl des Verkehrsträgers die Schiene anstelle der Straße zu benutzen, und somit zur Attraktivierung des Verkehrsträgers Schiene beitragen soll.

**Zu den Fragen 53 und 54:**

- *Ist Ihnen bekannt, dass es Studien zur Verlegung von Gas- oder Hochspannungsleitungen im Erkundungsstollen des BBT gibt?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass die italienische TERNA sich aus Kostengründen dagegen und für eine oberirdische Hochspannungsleitung ausspricht?*

Dass große Infrastrukturvorhaben im Sinne einer möglichst hohen Wirtschaftlichkeit einer Mehrfachnutzung zugeführt werden, ist grundsätzlich sinnvoll. Es wird insbesondere überlegt, den BBT-Erkundungsstollen für eine Hochspannungsleitung zu nutzen.

**Zu den Fragen 55 und 56:**

- *Kann es sein, dass nur noch beabsichtigt wird, den Erkundungsstollen mit EU-Subventionen zu bauen?*
- *Würden Österreich und Italien im Falle einer späteren Baueinstellung die erhaltenen Beihilfen für den BBT zurückzahlen müssen?*

Wie ich bereits ausgeführt habe, hat die Bundesregierung mit 1. Februar 2011 den ÖBB-Rahmenplan 2011 – 2016 beschlossen, der den Brenner Basistunnel enthält und den österreichischen Anteil (50 % der Investitionskosten) zur Gänze abbildet. Außerdem wurde die BBT SE mittels Satzungsänderung in der Hauptversammlung beauftragt, den BBT zu bauen. Die EU-Zuschüsse zu den Infrastrukturvorhaben sind davon abhängig, dass die entsprechenden Investitionen getätigt und die in der EK-Entscheidung festgelegten Ziele erreicht werden.

**Zu den Fragen 57 und 58:**

- *Der Bürgerinitiative Lebenswertes Wipptal wurde vom BMVIT schriftlich mitgeteilt, dass deren Alternativvorschlag zum BBT – nämlich ein dreispuriger Ausbau der Bestandsstrecke über den Brenner mit Unterflurtrassen zur Lärmentlastung in den Dörfern – geprüft werde. Wurde diese Prüfung mittlerweile abgeschlossen?*
- *Wo können die entsprechenden Unterlagen eingesehen werden?*



Im Rahmen der im Jahr 2010 durchgeführten Evaluierung der österreichischen Infrastrukturprojekte wurde das Projekt BBT optimiert. Das Ergebnis der Evaluierung ist ein Bauzeitplan, der im Zeitraum ab 2011 im Rahmen der Phase III (Bauarbeiten) bauvorbereitende Maßnahmen und vertiefte Erkundungen vorsieht. Zu dem von der BBT SE vorgeschlagenen Bauprogramm hat sich die Bundesregierung im Herbst 2010 bekannt.

Am 1. Februar 2011 hat die Bundesregierung den ÖBB-Rahmenplan 2011 – 2016 beschlossen, der den Brenner Basistunnel enthält und auf dem von der Brenner Basistunnel Gesellschaft (BBT SE) vorgeschlagenen optimierten und zwischen allen Beteiligten abgestimmten Bauzeitplan basiert.

Zu den Fragen 59 und 60:

- *Hält die Bundesregierung es für zulässig, nach Schweizer Vorbild ein Mindestladegewicht für Transit-LKW vorzuschreiben? In der Schweiz hat dies zu einer Steigerung der durchschnittlichen Beladung um über 40 % und zu entsprechender Reduktion der LKW-Transitfahrten geführt – am Brenner rollt nach wie vor etwa jeder 5. LKW leer durch Tirol.*
- *Wer wäre für eine entsprechende Vorschrift zuständig?*

Die Vorschreibung eines Mindestladegewichtes für Transit-LKW könnte nur in Form eines Fahrverbotes für Fahrzeuge, die dieses Mindestladegewicht nicht aufweisen, gelöst werden.

Fahrverbote sind auf Basis der StVO und im Hinblick auf das Unionsrecht nur sehr beschränkt möglich.

Die Straßenverkehrsordnung bietet nur zwei Grundlagen für Fahrbeschränkungen:

- § 43 Abs. 1 für Beschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit und
- § 43 Abs. 2 für Beschränkungen aus Umweltschutzgründen.

Für beide Fälle gilt, dass eine Regelung in jedem Fall Transitverkehr und (inner)österreichischen Verkehr gleichermaßen erfassen müsste.

Beschränkungen aus Gründen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs müssen „erforderlich“ sein, was die Judikatur im Sinn von „unumgänglich“ liest.

Es gibt bereits vereinzelt Verkehrsbeschränkungen auf der A 12 und A 13 (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, etc.), zudem eine Verkehrsbeeinflussungsanlage, die für verschiedene Verkehrssituationen (Regen, Nebel, dichter Verkehr, uneinheitlicher Verkehrsfluss) Verkehrsbee-



schränkungen vorsieht. Zurzeit liegen keine Anhaltspunkte vor, inwieweit darüber hinaus weitere Beschränkungen erforderlich sein sollten.

Die StVO ermöglicht die Erlassung verkehrsbeschränkender Maßnahmen auch zum Schutz der Bevölkerung oder Umwelt vor Lärm, Geruch und Schadstoffen. Ungeachtet des Wortlauts gibt es seit der Schaffung des Kompetenztatbestandes „Luftreinhaltung, unbeschadet der Zuständigkeit der Länder für Heizungsanlagen“ (Art. 10 Abs. 1 Z 12) im Jahr 1988 keine Grundlage mehr, aufgrund der StVO zum Zweck der Luftreinhaltung Verkehrsbeschränkungen zu verordnen; dies ist ausschließlich auf Grundlage des IG-L möglich.

Die Straßenverkehrsordnung beruht auf dem Kompetenztatbestand „Straßenpolizei“. In dem dadurch vorgegebenen Rahmen sind alle denkbaren Gründe für verkehrsbeschränkende Maßnahmen bereits ausgeschöpft; weitere Grundlagen für Verkehrsbeschränkungen in die StVO aufzunehmen, würde den verfassungsrechtlichen Rahmen überschreiten.

Zu den Fragen 61 und 62:

- *ÖBB-Chef Christian Kern hat in den Medien angekündigt, dass die Rollende Landstraße (RoLa) in den nächsten Jahren schrittweise eingestellt werden muss. Hängt dies damit zusammen, dass die Subventionen pro LKW EU-rechtlich zeitlich befristet sein müssen?*
- *Wie sehen die Planungen für die nächsten Jahre aus?*

Für das Jahr 2011 wurde sichergestellt, dass österreichweit 6 RoLa-Verbindungen vorhanden sein werden. Von den 6 Relationen betreffen 3 die Brenner-Achse. Ab Dezember 2012 werden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes für den Güterverkehr auf gemäß EG-Vertrag zu notifizierende Beihilfen umzustellen sein. Die Vorbereitungen dazu sind im Gange.

Zu den Fragen 63 bis 65:

- *Volkswirtschaftler sind sich heute weltweit einig, dass die Bauwirtschaft nicht mehr arbeits-, sondern kapitalintensiv ist und daher keine bedeutende Wertschöpfung mehr erfolgt. Beim BBT wird mit weniger als 1000 Arbeitsplätzen – großteils beschränkt auf die Bauzeit – und einer jährlichen Wertschöpfung laut Angaben von BBT SE-Präsident Bergmeister von nur ca. 15 Mio. Euro für Tirol gerechnet. Gleichzeitig ist Österreich in Bildung und Forschung nach aktuellen Zahlen weiter abgestürzt. Wäre es nicht sinnvoller und für die Zukunft Österreichs langfristig weitaus gewinnbringender, verstärkt in Bildung zu investieren?*
- *Wäre es nicht sinnvoller, statt zweifelhafter Großbauten mit diesem Geld*





*Wärmedämmungsmaßnahmen österreichweit zu fördern, die der regionalen Wirtschaft und dem Mittelstand zugute kommen, die Abhängigkeit von fossilen Energien reduzieren und Luftschadstoffe eindämmen?*

- *Ist Ihnen bekannt, dass die Eindämmung des PKW-Verkehrs und die Wohnraumdämmung die Luftschadstoffe in Tirol sehr viel stärker reduzieren würden als eine (fragliche!) Verlagerung des Transitverkehrs durch den BBT?*

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist nicht nur als verkehrspolitisches Ziel zu sehen, sondern stellt auch eine wesentliche Säule für die österreichische Standort- und Wirtschaftspolitik dar. Die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs kann nur erhalten werden, wenn auch auf die Bereiche Bildung, sowie nachhaltige Energie- und Umweltpolitik gleichermaßen Wert gelegt wird. Die Erhaltung der Attraktivität des Standortes kann daher nicht mit der ausschließlichen Förderung eines dieser Bestandteile gewährleistet werden, sondern nur durch gleichzeitige Maßnahmen, die alle Faktoren hinreichend berücksichtigen.

#### Zu den Fragen 66 und 69:

- *Ist Ihnen bekannt, dass Hochgeschwindigkeitstunnels nicht energieeffizient sind, obwohl dies von den Befürwortern immer wieder behauptet wird, und Studien im Lötschbergtunnel mittlerweile belegt haben, dass gegenüber Passstrecken (aufgrund des Luftwiderstandes im Tunnel) keine Energie gespart wird?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass es (im Gegensatz zu den Beteuerungen der BBT SE) aus logistischen Gründen keine Vorteile bringt, sehr lange Züge durch Basistunnels zu schicken, da das restliche Streckennetz nicht darauf ausgelegt ist und insbesondere in Italien nur Höchstlängen von 550m die Bahnhöfe anfahren können, weshalb die ETH Zürich in einer Studie davon abgeraten hat, hohe Zuglängen am Gotthardbasistunnel einzusetzen?*

Der BBT macht den Schienenverkehr über die Alpen effizienter und schneller.

Schwere, lange Güterzüge bis zu 2.000 Tonnen können dann im BBT mit nur einer Lok abgewickelt werden. Heute sind aufgrund von Steigungen 2 bis 3 Loks für 800 Tonnen Züge erforderlich. Das bedeutet, dass mehr als doppelt so viel Gewicht mit nur einer Lok transportiert werden kann. Außerdem wird deutlich weniger Energie benötigt.

#### Zu den Fragen 67 und 68:

- *Ist Ihnen bekannt, dass für den Strombedarf des BBT ein Kraftwerksausbau geplant war, der eines der wertvollsten österreichischen Natura-2000-Gebiete, den Tiroler Lech, erheblich beeinträchtigt?*
- *Wie soll der Strombedarf des BBT gedeckt werden, nachdem das Kraftwerksprojekt „Spullersee“ vermutlich nicht verwirklicht wird?*





Zwischen dem von Ihnen genannten Kraftwerksprojekt und dem BBT besteht kein Zusammenhang.

Zu Frage 70:

- *Die ETH hat in ihrer Studie auch von hohen Geschwindigkeiten im Tunnel abgeraten, da diese die Trassenkapazität reduzieren. Halten Sie eine Auslegung des BBT auf Geschwindigkeiten über 160 km/h (Maximalgeschwindigkeit für Güterzüge) überhaupt für sinnvoll, wenn dies die Kapazität herabsetzt und die Kosten unnötig erhöht?*

Der BBT ist nicht als reiner Güterverkehrs-Tunnel vorgesehen, sondern als eine Eisenbahnstrecke mit Mischverkehr, die auch von Reisezügen genutzt werden soll.

Die diesbezügliche Fahrzeitverkürzung ist erheblich. Die Fahrzeit von München nach Verona könnte mit dem BBT und geeigneten Maßnahmen auf Zulaufstrecken von derzeit 5h 30 min auf 4 h verkürzt werden. Die Fahrzeit von Innsbruck nach Bozen könnte durch den BBT um rd. 60 Minuten von 2 auf 1 Stunde halbiert werden.

Zu Frage 71:

- *Wurden jemals Studien zu Alternativen zum BBT, die Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung bewirken, erhoben? Falls es diese gibt – wo können diese angefordert werden?*

Der BBT war bereits in Protokoll Nr. 9 (Transitprotokoll) zum Beitrittsvertrag Österreichs zur EU als langfristige Maßnahme auf der Brennerachse vorgesehen.

Zu den Fragen 73 und 74:

- *Es ist laut Genehmigungsverfahren des BBT davon auszugehen, dass dieser bestenfalls einen Teil des Schwerverkehrs auf der Brennerautobahn aufnehmen könnte und es bei den prognostizierten Zuwächsen nicht zu einer Reduktion kommt. Gleichzeitig sieht das Betriebskonzept vor, dass auch nach Fertigstellung des BBT weiterhin Güterzüge auf der bestehenden Brennerstrecke verkehren. Welche konkreten Maßnahmen plant das BMVIT, um die Bevölkerung entlang der Autobahn und der bestehenden Brennerbahn in den nächsten Jahrzehnten – vor und nach Inbetriebnahme des BBT – von Lärm und Abgasen zu entlasten?*
- *Welche Zeitpläne und Investitionen (z.B. lärmarmes Rollmaterial, Lärmschutzwände,*

*Unterflurtrassen in Wohngebieten, Containerterminals etc.) sind vorgesehen?*

Hinsichtlich des Lärmschutzes entlang der bestehenden Eisenbahnstrecke über den Brenner möchte ich darauf hinweisen, dass in den betreffenden Gemeinden bereits sämtliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem „Programm zur schalltechnischen Sanierung der Bestandsstrecken“ durchgeführt wurden. Die neue Untereinntaleisenbahn, die Ende 2012 in Betrieb geht, weist mit 80% Tunnelanteil gerade einen hohen Lärmschutzfaktor für die Bevölkerung auf.

*Doris Bures*