

1262/AB XXI.GP  
Eingelangt am: 21.11.2000

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1240/J - NR/2000, betreffend Grundlagen der weiteren Bahnentwicklung, die die Abgeordneten Pamigoni und Genossen am 20. September an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Die fundamentale Bedeutung der Bahn als umweltfreundlicher, leistungsfähiger Verkehrsträger ist meinem Ressort bewusst. Die Notwendigkeit der Budgetsanierung hat aber den Spielraum bei Investitionsentscheidungen empfindlich eingeschränkt, sodass sich der weitere Ausbau des Schienennetzes auf jene Abschnitte beschränken muss, in denen er tatsächlich vordringlich und aus einer verkehrspolitischen Gesamtschau sinnvoll ist.

Zu Frage 1:

Wie bereits mein Amtsvorgänger Schmid mehrfach begründet hat, war aus der vom ehemaligen Bundesminister Einem mit seinen schweizer und liechtensteinischen Amtskollegen vereinbarten Studie keinerlei Erkenntnisgewinn für konkrete Entscheidungen über Verkehrswegeaus - und - neubauten im Bahn - und

Straßenbereich zu erwarten, was auch seitens der Fachsektionen des Ressorts bestätigt wurde. Die Studie war nämlich zu allgemein und zu großräumig angelegt, um konkret verwertbare Aussagen erwarten zu lassen. Außerdem fehlte als Partner in dieser Studie das wichtigste Bodenseeanrainerland, nämlich Deutschland. Die von meinem Amtsvorgänger DI Schmid angeführten und im Detail geprüften und dokumentierten Gründe für den Ausstieg des Bundes aus der Mitfinanzierung dieser Studie sind daher auch für mich nachvollziehbar und richtig.

Zu Frage 2:

Die Zunahme des Individualverkehrs ist ein Problem, welches sich nicht auf den Bodenseeraum beschränkt. Am wirksamsten wäre eine Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen auf europäischem Niveau, zum Beispiel im Sinne des EU - Grünbuchs "Faire und effiziente Preise im Verkehr" in Kombination mit einer Attraktivierung des ÖV - Angebots. Eine gezielte Änderung der EU - Verkehrspolitik ist derzeit nicht absehbar, allenfalls entwickelt sich der Treibstoffmarkt in eine aus ökologischer Sicht günstige Richtung. Für einen weiteren Ausbau des ÖV - Angebots fehlen jedoch die finanziellen Voraussetzungen.

Auch im Raum Bregenz - Dornbirn handelt es sich zum größten Teil um kleinräumigen Verkehr. Das Land Vorarlberg und die betroffenen Gemeinden werden daher vor allem kleinräumige Lösungen finden müssen, da diese am ehesten zu einer gewissen Verkehrsberuhigung beitragen können.

Zu Frage 3:

Es muß jedem Ressortverantwortlichen erlaubt sein - und er ist aus Gründen der gesetzlich vorgeschriebenen Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der Verwaltung sogar dazu verpflichtet - beabsichtigte Vorhaben seines Amtsvorgängers kritisch zu prüfen und zu hinterfragen. Dies hat BM DI Schmid gemacht und er ist zu dem Ergebnis gekommen, die beabsichtigte Beteiligung Österreichs an der Untersuchung zu beenden. Da die Untersuchung noch nicht beauftragt war, lag auch keine Vertragsverletzung vor. Die damit zwangsläufig einhergehogene Irritation der anderen Partner an der beabsichtigten Studie war daher gegenüber einer unnötigen Geldausgabe als das kleinere Übel zu bewerten.

Zu Fragen 4, 5, 6 und 10:

Entsprechend einer Information des Geschäftsbereiches Personenverkehr der Österreichischen Bundesbahnen liegen derzeit seitens des Landes Tirol keine über das im Verkehrsdiestevertrag vom 6. Juli 1998 vereinbarte Leistungsangebot hinausgehenden Bestellungen für einen vertakteten Regionalverkehr im Unterinntal vor, weshalb sich auch die Frage nach möglichen Kapazitätsengpässen auf der Eisenbahnstrecke im Unterinntal derzeit nicht stellt.

Unter Zugrundelegung des gegenwärtigen Ausbauzustandes der Eisenbahnstrecke im Unterinntal ist im Streckenabschnitt zwischen Wörgl und Hall in Tirol eine Kapazität von 289 Zugfahrten pro Tag gegeben, die jedoch bei Bedarf durch kurz- und mittelfristige betriebs - bzw. bautechnische Maßnahmen bis auf 360 Zugfahrten pro Tag angehoben werden könnte. Derzeit werden im Tagesdurchschnitt zwischen Wörgl und Jenbach 280 Züge, zwischen Jenbach und Abzweigung Baumkirchen 284 Züge sowie zwischen Abzweigung Baumkirchen und Hall in Tirol 200 Züge geführt.

Die Notwendigkeit des Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur im Unterinntal wird wesentlich durch den Ausbaustandard der nördlichen Zulaufstrecken in Deutschland und südlichen Zulaufstrecken in Italien beeinflusst. Die dort vorhandenen Kapazitäten ermöglichen es zurzeit nicht, Verkehre abzuwickeln, die eine Überbelastung der Eisenbahnstrecke im Unterinntal zur Folge hätten.

In diesem Zusammenhang erscheint es bedeutungsvoll, dass zwar in zahlreichen Absichtserklärungen der Verkehrsminister der betroffenen Staaten der Ausbau der Brennerachse befürwortet und darüberhinaus in Aussicht gestellt wurde, dies jedoch immer unter Hinweis auf die jeweiligen kapazitativen Erfordernisse. Auch in den durch die Bundesregierung und durch die Tiroler Landesregierung unterfertigten Memorandum zum Ausbau der Brennerachse wird zwar dem Abschnitt Wörgl - Baumkirchen höchste Priorität innerhalb der Brennerachse beigemessen, jedoch gleichzeitig festgehalten, dass zur Vermeidung von unwirtschaftlichen Überkapazitäten die Ausbauschritte in Abhängigkeit von der Fortschreibung der verkehrswirtschaftlichen Prognosen und in internationaler Abstimmung vorzunehmen sind

In diesem Zusammenhang erscheint es auch erforderlich, die Finanzierung des Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur im Unterinntal neu zu überdenken, da dieses Projekt vor allem der EU, insbesondere den österreichischen Anrainerstaaten innerhalb der EU, den größten Nutzen bringt und daher eine fast rein nationale österreichische Finanzierung aus öffentlichen Mitteln an die Unzumutbarkeitsgrenze stößt.

Zu Frage 7:

Verlagerungen in großem Umfang würden - wie schon angedeutet - grundlegende Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erfordern, was aus heutiger Sicht nicht sehr realistisch erscheint. Die Haltung der EU in Sachen Brennermaut ist diesen Zielen sogar entgegengerichtet. Ein Ausbau der Schiene allein reicht in diesem Zusammenhang jedenfalls nicht aus.

Dennoch verzeichnet der kombinierte Verkehr gerade auch auf der Brenner - Achse beachtliche Erfolge, die nicht zuletzt auch dem Engagement der damit befassten Menschen zu verdanken sind. Darüber hinaus vertrete ich die Auffassung, dass die Notwendigkeit der Beförderung bestimmter Transportsubstrate wie etwa Schrott hinterfragungswürdig ist und deren verpflichtende Verlagerung auf die Schiene prüfenswert wäre, zumal es bei den Bahnen offensichtlich Kapazitätsreserven von bis zu 70 Güterzügen zusätzlich pro Tag im Unterinntal gibt.

Die von Ihnen geforderte Entlastung der Bewohner des Pitztales vom Transit ist allerdings insoferne schwierig umzusetzen, als ein Blick auf die Landkarte zeigt, dass das Pitztal aufgrund seiner geografischen Lage und infrastrukturellen Erschlossenheit schon heute von keinerlei transitierendem LKW - Verkehr belastet sein kann.

Zu Frage 8:

1. Beantragte TEN - Mittel für 2000
  - Brennerachse/Brennerbasistunnel: Planungskosten der EWIV 8,3 Mio ECU (111,6 Mio öS)
2. Zugesagte TEN - Mittel für 1999

- Brennerprojekt keine Mittel, da 1995 - 1998 überproportional gefördert.  
Erhaltene TEN - Mittel 1999: 17,6 Mio ECU (243,76 Mio öS)

#### 3. TEN - Mittel 1998

- Brennerachse (BEG) 8,4 Mio ECU (116,34 Mio öS) für Planungs - und Projektstudien für das Unterinntal  
Erhaltene TEN - Mittel 1998: 18,10 Mio ECU (253 Mio ÖS)

#### 4. TEN - Mittel 1997

- Brennerachse (BEG) 9 Mio ECU (121,5 Mio öS) Planungsausgaben  
Erhaltene TEN - Mittel 1997: 16,1 Mio ECU (=218 Mio öS)

#### 5. TEN - Mittel 1996

- Brennerachse (BEG) 8,5 Mio ECU (110 Mio öS) Planungskostenzuschuss
- Untersuchungen/Studien der Trilateralen Kommission für die Achse München - Verona 1,5 Mio ECU (20 Mio öS)  
Erhaltene TEN - Mittel 1996: 12,34 Mio EGU (166 Mio öS)

#### 6. TEN - Mittel 1995

- Brennerachse (BEG) 6,5 Mio ECU (101 Mio öS) Planungskostenzuschuss
- Brennerachse; Arbeiten (0,5 Mio ECU) und 0,8 Mio ECU Trilaterale Studien
- Erhaltene TEN - Mittel 1995 - 1999: 71,94 Mio ECU (993,6 Mio öS; - 1 Mrd öS)

Zu Frage 9:

In Beantwortung der Frage 9 darf der Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze zitiert werden.

"(1) Wird eine Aktion so durchgeführt, dass der gewährte Zuschuss ganz oder teilweise nicht gerechtfertigt erscheint, so nimmt die Kommission eine entsprechende Prüfung des Falls vor und fordert insbesondere den Mitgliedstaat oder die von ihm für die Durchführung der Aktion benannten Behörden oder Einrichtungen auf, sich innerhalb einer bestimmten Frist zu äußern.

(2) Nach der Prüfung gemäß Absatz 1 kann die Kommission den Zuschuss zu der betreffenden Aktion kürzen, aussetzen oder streichen, wenn die Prüfung ergibt, dass eine Unregelmäßigkeit gegeben ist oder eine der in der Entscheidung zur Gewährung des Zuschusses genannten Bedingungen nicht erfüllt wurde und insbesondere eine erhebliche Veränderung der Art oder der Durchführungs - bedingungen des Vorhabens vorliegt, zu der die Zustimmung der Kommission nicht eingeholt wurde.

Zu Unrecht mehrfach gezahlte Beträge sind wiedereinzuziehen.

(3) Zu Unrecht gezahlte Beträge, die wiedereingezogen worden sind, sind an die Kommission zurückzuzahlen."