



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**WERNER FAYMANN**  
**BUNDESMINISTER**  
 Bundesministerium  
 für Verkehr, Innovation und Technologie

**XXIII. GP.-NR**  
**504 /AB**  
**07. Mai 2007**  
**zu 537 IJ**

GZ. BMVIT-11.000/0005-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die  
 Präsidentin des Nationalrates  
 Mag. Barbara Prammer  
 Parlament  
 1017 Wien

Wien, am 07. Mai 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 537/J-NR/2007 betreffend ungenutzte LKW-Maut- und Querfinanzierungsspielräume – Stichwort Unterinntal, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 21. März 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1 bis 3:**

Warum nützt Österreich diese mühsam erkämpfte Regelung zur Querfinanzierung der Unterinntaltrasse nicht?

Glauben Sie nicht, dass unsere europäischen Partner an unserer Glaubwürdigkeit in den Bemühungen um die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene zweifeln, wenn wir Möglichkeiten der Querfinanzierung brach liegen lassen?

Was werden Sie unternehmen, um diesen nicht argumentierbaren Zustand rasch zu beenden?

**Antwort:**

Der Antrag auf Einhebung eines Querfinanzierungszuschlags für den Brennerbasistunnel auf der A 13 Brennerautobahn im Ausmaß von 25% der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren inklusive der für die Notifizierung erforderlichen Unterlagen wurde bereits im Dezember 2006 an die EK übermittelt, da sowohl die EK als auch Österreich darin übereinstimmten, dass die offizielle Genehmigung des in den geltenden Mauttarifen auf der A 13 Brennerautobahn ja bereits enthaltenen 25%igen Querfinanzierungszuschlag zur Finanzierung des BBT durch die EK höchste Priorität hat. Dies einerseits aufgrund der fortschreitenden Planungen und Fristen im Zusammenhang mit dem Bau des BBT, andererseits insbesondere auch deshalb, weil eine endgültige Einstellung der gegen Österreich laufenden Mautverfahren durch die EK erst nach Erfüllung aller Voraussetzungen für die Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen gemäß Art. 7 Abs. 11 der neuen Wegekosten-Richtlinie) erfolgen kann. Die offizielle Genehmigung dieses Zuschlags und

damit der geltenden Brennermautarife (die diesen Zuschlag bereits inkludieren) durch die EK und die Mitgliedstaaten ist derzeit noch ausständig.

Österreich hat aber in Erfüllung der politischen Vereinbarungen im Rahmen des ASFINAG-Gesetzes bereits vor dem formellen Inkrafttreten der geänderten Wegekostenrichtlinie 2006/38/EG am 10. Juni 2006 und deren Umsetzung in nationales Recht die ASFINAG dazu verpflichtet, einen entsprechenden Anteil der auf der A 13 Brennerautobahn eingehobenen Mauten durch die Bildung bilanzieller Rückstellungen ab 1. Jänner 2006 für die spätere Finanzierung des Brennerbasistunnels Zweck zu binden.

Hinsichtlich der Möglichkeit der Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen im Unterinntal, die aus ho. Sicht selbstverständlich ebenfalls voll ausgeschöpft werden sollte, hat Österreich gegenüber der EK bereits einen entsprechenden Antrag angekündigt, der für die Unterinntaltrasse einen maximal möglichen Querfinanzierungszuschlag vorsehen wird.

Zu den erforderlichen Unterlagen haben selbstverständlich schon Vorgespräche mit zuständigen Stellen der EK statt gefunden. Die BEG hat inzwischen die von der EK in diesem Zusammenhang geforderte eigene Kosten-Nutzen-Analyse für die Unterinntaltrasse vorgelegt, die eine wichtige Voraussetzung für die Genehmigung des Querfinanzierungszuschlags darstellt.

Die Unterlagen werden von meinem Ressort nunmehr auch formell als Antrag bei der EK eingebracht werden.

**Fragen 4 und 5:**

Können Sie sicherstellen, dass der Fertigstellungstermin 2012 für die Unterinntaltrasse gehalten wird?

Wenn nein, was sind die Gründe dafür?

**Antwort:**

Gemäß ÖBB Rahmenplan 2007-2012 ist die Fertigstellung der Unterinntaltrasse bis zum Jahr 2012 geplant, die entsprechenden Finanzquoten wurden dafür vorgesehen. Aus heutiger Sicht und unter der Voraussetzung, dass bei der geplanten Bauabwicklung keine größeren Schwierigkeiten auftreten, sollte also die Inbetriebnahme des derzeit im Bau befindlichen Projektes im Unterinntal im Laufe des Jahres 2012 erfolgen.

**Fragen 6 und 7:**

Wie stellen Sie sicher, dass die Unterinntaltrasse auch wirklich von Güterzügen genutzt wird und nicht wieder – vor allem nachts – viel lautere Güterzüge auf der Bestandsstrecke fahren, was die Nachtruhe der AnrainerInnen erheblich beeinträchtigt?

Wird das Infrastrukturbenützungsentgelt IBE so gestaltet werden, dass die wesentlich lauteren Güterzüge mit Sicherheit die neue Unterinntaltrasse nützen und damit eine erhebliche Lärmreduktion eintritt?

**Antwort:**

Über die Gestaltung des IBE im Jahr 2012 oder 2013 können derzeit keine gesicherten Angaben getroffen werden. Dennoch wird mit der Gestaltung des IBE bzw. weiteren

begleitenden Maßnahmen sichergestellt werden, dass die Güterzüge die neu errichtete Trasse benutzen, um letztendlich den mit der Investition bezweckten Nutzen zu erzielen. Darüber hinaus ist vom Land Tirol in Aussicht genommen, nach Fertigstellung der neuen Trasse auf der Bestandsstrecke vermehrt Nah- und Regionalverkehrsleistungen zu bestellen, wodurch die Kapazität der Bestandsstrecke nur mehr sehr eingeschränkt für den Güterverkehr zur Verfügung stehen wird.

**Frage 8:**

Ist aus Ihrer Sicht gesichert, dass der Betrieb der Unterinntaltrasse und der Bestandsstrecke im Unterinntal in einer Hand sein wird, sodass sonstige Abstimmungsschwierigkeiten und damit suboptimale Nutzung der Gesamtstrecke verlässlich ausgeschlossen werden können, und wenn ja, durch welche entsprechende Veranlassungen bzw. Entscheidungen?

**Antwort:**

Mit der ÖBB-Reform wurde die Brenner Eisenbahngesellschaft bereits in die ÖBB-Infrastruktur Bau AG integriert. Im Anschluss an den Ausbau und die Finanzierung über den Rahmenplan durch die ÖBB- Infrastruktur Bau AG wird der Betrieb von beiden Strecken durch die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann