

3619/J XXIII. GP

Eingelangt am 27.02.2008

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Umsetzung eigener Ankündigungen 2: Möglichkeit eines Starts des
Brenner-Basistunnels dann, wenn Kostenwahrheit auf der Straße gegeben ist

Die Grünen betonen im Zusammenhang mit dem geplanten Brennerbasistunnel seit langem, dass dieser wenn überhaupt nur bei grundsätzlich in Richtung Kostenwahrheit veränderten Rahmenbedingungen auf der Straße sinnvoll sein kann und genutzt werden würde. Daher drängen die Grünen seit langem und mit guten Gründen darauf, der zügigen Veränderung dieser Rahmenbedingungen endlich den gebührenden prioritäre Augenmerk zu widmen und die Anstrengungen auf diesem Gebiet massiv zu verstärken. Dies hat in sachlicher Hinsicht unbedingt Priorität gegenüber weiteren, womöglich völkerrechtlich bindenden Selbstverpflichtungen der Republik, für die absehbar die Steuerzahler gerade stehen müssen, nachdem das PPP-Versprechen ja wie ein Kartenhaus spurlos in sich zusammengestürzt ist und die von vielen Bundes- und Landespolitikern stets denunzierten Kostenschätzungen der Grünen längst durch Kapazitäten wie EU-Koordinator van Miert bestätigt wurden – mittlerweile sind 10 Mrd Euro bereits die Untergrenze, während die Regierungsversprechungen vor kurzem noch auf 6 Mrd lauteten. 4 Mrd Euro Verteuerung binnen kürzester Zeit – angesichts der nun nicht mehr abgeleugneten Budgetfinanzierung eine gefährliche Drohung für die SteuerzahlerInnen in einer Zeit, wo den Menschen die Inflation das Leben schwer macht und die Regierung in Streitereien sonder Zahl verstrickt ist statt für Entlastung der BürgerInnen zu sorgen

Erfreulicherweise hat sich Verkehrsminister Faymann jedoch öffentlich festgelegt, dass Kostenwahrheit auf der Straße Voraussetzung für den Start des Großprojekts Brennerbasistunnel ist.

Der SPÖ-Pressedienst hat dazu wie folgt berichtet:

„(...) Die Möglichkeit eines Starts dieses Großprojekts sei für ihn dann gegeben, wenn auch die anderen beteiligten Länder in diese Richtung gehen und zusätzlich Kostenwahrheit auf der Straße existiere, ergänzte Faymann (...)“.
(vgl. APA-OTS054/16.6.2007)

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Werden Sie Ihrer in der Anfragebegründung zitierten öffentlichen Festlegung gemäß dem Start des Projekts Brenner-Basistunnel erst zustimmen, wenn Kostenwahrheit auf der Straße existiert?
2. Falls nein: Wie erklären Sie den Widerspruch zwischen Ihrer diesbezüglichen (sachlich durchaus begründeten!) öffentlichen Festlegung im Jahr 2007 und ihren nunmehrigen anderweitigen Absichten?
3. Wie groß (zB in Mrd Euro pro Jahr) ist nach Ihrem derzeitigen Sachstand in Österreich die Lücke zwischen dem Status Quo und einer Situation, in der „Kostenwahrheit auf der Straße“ existiert, und zwar a) im Bereich LKW, b) im Bereich PKW?
4. Wie groß ist der Anteil des hochrangigen (A+S) und des niederrangigen Netzes (B, sonstige Landes- und Gemeindestraßen) an dieser Lücke?
5. Welche Initiativen haben Sie im Zusammenhang mit dem Thema Kostenwahrheit im Hinblick auf die Arbeitsprogramme a) des EU-Ratsvorsitzes Slowenien, b) des EU-Ratsvorsitzes Frankreich wann im einzelnen gesetzt? Haben Sie insbesondere dafür gesorgt, dass dieses Thema aufgrund des angesichts der Klimaproblematik und der enormen Zunahme des Straßengüterverkehrs wohl unstrittigen großen Zeitdrucks auf die Tagesordnung des aktuellen oder des kommenden EU-Ratsvorsitzes kommt, wenn nein warum nicht?
6. Wie groß wird der Betrag sein, der aus Budgetmitteln in das Projekt Brennerbasistunnel fließen wird, und auf welcher Kalkulationsgrundlage hinsichtlich Baukosten, Finanzierungskosten etc im einzelnen gelangen Sie zu dieser Summe?
7. Falls Sie diese Summe – also den direkten Beitrag der Steuerzahler für das Projekt Brennerbasistunnel - nicht beziffern können: Wie können Sie den Startschuss für ein Projekt dieser Größenordnung ohne Vorliegen entscheidender Eckpunkte verantworten?
8. Wieviele Studien zum Brennerbasistunnel wurden/werden seitens des Unternehmens „protrans“ durchgeführt, welchen Titel tragen diese Studien, was ist ihre Aufgabenstellung und was sind ihre jeweiligen Ergebnisse bzw. wann werden Ergebnisse vorliegen, falls Studien noch nicht fertiggestellt sein sollten?
9. Welche sonstigen Studien zum Brennerbasistunnel im Hinblick auf seine Kosten, seine Nutzung und zu den nötigen Rahmenbedingungen a) haben Sie bzw. Ihre VorgängerInnen wann im einzelnen beauftragt, b) sind in Abstimmung mit dem BMVIT durch Dritte beauftragt worden?

10. Sind diese Studien der Öffentlichkeit zugänglich?
11. Bei Studien, die nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind: Was ist deren Ergebnis?