
3053/AB XXIV. GP

Eingelangt am 20.11.2009

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-13.000/0007-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am . November 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Huber, Kolleginnen und Kollegen haben am 23. September 2009 unter der **Nr. 3076/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Brennerbasistunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung der Informationen von der ASFINAG wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- Ist es richtig, dass es seit Jänner 2008 bis August 2009 zu einem massiven Rückgang im Schwerverkehr auf der A12 und A13 gekommen ist?
- Wenn ja, in welchem Ausmaß findet der Rückgang seit Jänner 2008 bis August 2009 des Schwerverkehrs statt?
- Wie hoch sind die Mauteinnahmen der Asfinag im Schwerverkehr auf der A12, A13 seit Jänner 2008 bis August 2009?
- Welchen finanziellen Verlust hat die Republik Österreich bei einem evtl. sinkenden Schwerverkehr auf der A12, A13 im Zeitraum Jänner 2008 bis August 2009?

Auf Grundlage der der ASFINAG vorliegenden Fahrleistungsdaten von Fahrzeugen über 3,5 Tonnen ist es im Zeitraum von Jänner 2009 bis August 2009 im Vergleich zum Zeitraum des Vorjahres (Jänner 2008 bis August 2008) auf der A13 zu einem durchschnittlichen Rückgang um rund 19%, auf der A12 zu einem durchschnittlichen Rückgang um rund 14 % gekommen.

Die Mauteinnahmen aus der LKW-Maut betrugen im Zeitraum von Jänner 2008 bis August 2009 auf der A13 rund € 172 Mio., auf der A12 rund € 127 Mio.

Im Vergleichszeitraum Jänner bis August der Jahre 2008 und 2009 wurde auf der A13 ein Einnahmenrückgang um rund 19% verzeichnet, auf der A12 ein Rückgang um rund 14%.

Zu den Fragen 5, 22 und 34:

- *Welche Schritte wurden von Ihnen gesetzt, um den Baubeginn des Brennerbasistunnels endgültig zu garantieren?*
- *Welche Initiativen seitens der Bundesregierung gibt es, um die Finanzierung des Brennerbasistunnels und damit den Baubeginn desselben zu garantieren?*
- *Wie viel Zeit ihrer politischen Arbeit verwenden Sie, um das Projekt des Brennerbasistunnels endgültig zu realisieren, um somit die Bevölkerung zu entlasten?*

Wie im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode festgehalten ist, tritt der Bund für eine Umsetzung des Projekts ein und stellt gemeinsam mit den Projektpartnern und der EU die notwendige Finanzierung sicher, wenn ein akzeptabler Kosten- und Realisierungsplan vorliegt und eine Vereinbarung über die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit den betroffenen Projektpartnern und Regionen getroffen werden kann.

Im Hinblick auf das im Regierungsprogramm in dieser Hinsicht vorgesehene gemeinsame Bekenntnis der am Projekt beteiligten Partner wurde eine gemeinsame Absichtserklärung ausgearbeitet, die derartige Rahmenbedingungen enthält und von den Staaten Österreich, Deutschland und Italien, den Ländern/Regionen Bayern, Tirol, Südtirol, Trento und Verona, sowie den Eisenbahnunternehmen dieser Länder am 18. Mai 2009 in Rom unterzeichnet wurde.

Darüber hinaus wurde im April 2009 das Genehmigungsverfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Bau, Trasse, Rodungsbewilligung) abgeschlossen

Weiters wurde im Juli 2009 die Vereinbarung zum Rahmenplan 2009 – 2014, welche auch die Zuschüsse des Bundes zum Brenner Basistunnel regelt, von ÖBB-Holding AG, ÖBB-Infrastruktur Bau AG, dem Bundesminister für Finanzen und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie unterzeichnet.

Damit sind die Zuschüsse des Bundes zum Brenner Basistunnel sichergestellt, alle Genehmigungen für den Bau liegen vor und die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wurden in einer gemeinsamen Erklärung festgeschrieben, damit sichergestellt ist, dass der Verkehr auf die Schiene verlagert wird.

Die Gespräche zwischen dem Bund und dem Bundesland Tirol betreffend einen Tiroler Finanzierungsbeitrag zum Brenner Basistunnel sind im Laufen.

Die Bauarbeiten am Erkundungsstollen des Brenner-Basistunnels auf österreichischer Seite beginnen noch in diesem Jahr. Am 16. Oktober wurde mit den Bauvorbereitungen begonnen und die ersten Sprengungen werden noch im Dezember erfolgen.

Der Brenner Basistunnel stellt selbstverständlich einen wesentlichen Punkt meiner politischen Arbeit dar. Wir haben in den vergangenen Monaten mit sehr viel Nachdruck an diesem Jahrhundertprojekt der österreichischen und europäischen Verkehrspolitik gearbeitet um die oben genannten Ergebnisse zu erzielen.

Zu Frage 6:

- *In welchem Stadium der Verhandlungen haben Sie das Projekt Brennerbasistunnel von ihrem Vorgänger Werner Faymann übernommen?*

Unter meinem Vorgänger wurden bereits die Anträge auf EU-Zuschüsse (TEN-Finanzierung) für den Brenner Basistunnel gestellt und die entsprechenden Kommissionsentscheidungen für die EU-Zuschüsse zum Brenner Basistunnel verabschiedet. Damit wurde die finanzielle Unterstützung des Projekts durch die Europäische Gemeinschaft sichergestellt. In diesem Zusammenhang wurde durch meinen Vorgänger im Juli 2007 auch ein Memorandum zum Brenner Basistunnel unterzeichnet, welches schließlich zur oben genannten gemeinsamen Erklärung geführt hat.

Zu den Fragen 7, 8, 11, 12 und 13:

- *In welchem Stadium befinden sich die Verhandlungen zur Finanzierung des Brennerbasistunnels?*
- *Gibt es einen Finanzierungsplan für den Brennerbasistunnel?*
- *Gibt es eine Finanzierungsgarantie seitens des Landes Tirol zum Bau des Brennerbasistunnels und wenn ja in welcher Höhe?*
- *Wie sieht dieser Finanzierungsplan detailliert aus, und wann wurde selbiger vereinbart?*
- *Sollte es noch keinen endgültigen Finanzierungsplan geben, woran und an welchem Verhandlungspartner liegt es?*

Das Modell für die Finanzierung des Brenner Basistunnels (BBT) in Österreich sieht vor, dass der BBT durch TEN-Zuschüsse der EU, Querfinanzierungsmittel sowie durch eine Sonderzeile zum ÖBB-Rahmenplan durch den Bund finanziert wird. Dieses Finanzierungsmodell wurde zwischen dem Bundesministerium für Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie abgestimmt.

Wie schon erwähnt sind die Gespräche zwischen dem Bund und dem Bundesland Tirol betreffend einen Tiroler Finanzierungsbeitrag zum Brenner Basistunnel noch nicht abgeschlossen.

Zu Frage 9:

- *Gibt es eine Finanzierungsgarantie seitens Italien zum Bau des Brennerbasistunnels und wenn ja in welcher Höhe?*

Gemäß den im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorliegenden Informationen ist in Italien im Rahmen einer Sitzung des sogenannten CIPE-Ausschusses am 31. Juli 2009 die Genehmigung des Projektes Brenner Basistunnel erfolgt.

Zu Frage 10:

- *Gibt es eine Finanzierungsgarantie seitens Deutschland zum Bau des Brennerbasistunnels und wenn ja in welcher Höhe?*

Für die Finanzierung des Abschnitts München – Verona ist vorgesehen, dass die Finanzierung des Brenner Basistunnel durch Italien und Österreich erfolgt, während Deutschland über die Finanzierung der deutschen Zulaufstrecken zum Vorhaben beiträgt.

Zu den Fragen 14 und 33:

- *Wann haben Sie zuletzt von einer evtl. Gefährdung der Finanzierung des Brennerbasistunnels erfahren?*
- *Welche Risiken, abgesehen von der Finanzierung bestehen noch, die einen Baubeginn des Brennerbasistunnels verhindern können?*

Aus österreichischer Sicht ist die Finanzierung des Brenner Basistunnels sichergestellt (vergleiche die Ausführungen zum österreichischen Finanzierungsmodell oben).

Zu den Fragen 15 bis 19:

- *Beschäftigen Sie für die Erstellung des Finanzierungsplanes für den Brennerbasistunnel externe Berater?*
- *Wie viele externe Berater wurden seit 11. Jänner 2007 seitens ihres Ministeriums zusätzlich mit der Erstellung des Finanzierungsplanes beauftragt?*
- *Wie viel an Honorarkosten wurden seit 11. Jänner 2007 an externe Berater seitens ihres Ministeriums ausgegeben?*
- *Wieviele zusätzliche Gutachten für die Erstellung des Finanzierungsplanes wurden seit 11. Jänner 2007 in Auftrag gegeben?*
- *Wie hoch sind die Kosten für die oben genannten Gutachten?*

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden für die Erstellung des Finanzierungsplanes für den Brenner Basistunnel keine externen Berater/innen beauftragt. Der Finanzierungsplan wurde unter Berücksichtigung der von der Brenner Basistunnel Gesellschaft (BBT SE) an das „Consortium Transalp“ (CTA) in Auftrag gegebenen Finanzierungsstudie in Zusammenarbeit zwischen ÖBB-Infrastruktur Bau AG und Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erstellt und mit dem Bundesministerium für Finanzen abgestimmt.

Zu den Fragen 20 und 21:

- *Gibt es seitens der österreichischen EU-Abgeordneten nachweislich politische Interventionen bzw. Bemühungen um die Finanzierung des Brennerbasistunnel auch auf europäischer Ebene zum Wohle der Menschen voranzutreiben?*
- *Wenn ja, welche EU-Abgeordnete haben sich für die Erstellung des Finanzierungsplanes zum Bau des Brennerbasistunnels persönlich eingesetzt?*

Diese Fragen fallen nicht in die Ingerenz der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu Frage 23:

- *Gab es im Rahmen der Erstellung des Finanzierungsplanes für den Brennerbasistunnel Angebote von privaten Großinvestoren und wenn ja von wem?*

Im Rahmen der von „Consortium Transalp“ (CTA) im Auftrag der BBT SE durchgeführten Finanzierungsstudie wurde von den Auftragnehmern die Auffassung vertreten, dass der BBT auf Grund seiner langen Durchführungszeit als Gesamtprojekt nicht für ein PPP-Modell in Frage kommt.

Zu den Fragen 24 bis 27:

- *Können Sie die aktuellen Kosten des Brennerbasistunnels genau beziffern?*
- *Wenn nein, mit welchen Argumenten gehen Sie in die Verhandlungen?*
- *Wenn ja, wie hoch sind die Kosten für die Republik Österreich?*
- *Können Sie garantieren, dass es nach Baubeginn keine Kostenexplosion, welche von den Angeboten massivst abweichen geben wird?*

Auf Basis der aktualisierten Kostenkalkulation für den Brenner Basistunnel betragen die Kosten rund € 8 Mrd. (€ 8.037 Mio., Preisbasis 1.1.2009) und umfassen die Planungen, den Erkundungsstollen und den Haupttunnel (exklusive Finanzierungskosten).

Die aktualisierte Kostenkalkulation der Errichtungskosten basiert im Gegensatz zur früheren Kostenschätzung (Preisbasis 1.1.2006) auf der Preisbasis 1.1.2009 und berücksichtigt auch die Auflagen, die sich im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben haben. Darüber hinaus wurden die Kosten von externen Expert/innen, unter anderem hinsichtlich der Erfahrungen mit großen Tunnelprojekten in der Schweiz, überprüft und auch die Risikovorsorgen angepasst.

In der aktualisierten Kostenkalkulation sind Risikovorsorgen in Höhe von € 1 Mrd. enthalten.

Auf Grundlage des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik zur Verwirklichung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse vom 30. April.2004 beteiligt sich Österreich zu 50% an den Kosten des Brenner Basistunnels.

Zu Frage 32:

- *Haben Sie Vorkehrungen getroffen, damit beim Bau des Tunnels nicht illegale Subunternehmer aus Billiglohnländern beschäftigt werden?*

Aufgrund des Investitionsvolumens des Brenner Basistunnels ist davon auszugehen, dass diesbezügliche Auftragsvergaben in der Regel europaweit auszuschreiben sind.

Die entsprechenden rechtlichen Bestimmungen sind von sämtlichen Auftragnehmern einzuhalten.