

XXIV. GP.-NR
4131 /AB

23. Feb. 2010

zu 4183 /J

bm
vit

DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-13.000/0009-I/PR3/2009
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

Wien, am 23. Februar 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde haben am 23. Dezember 2009 unter der **Nr. 4183/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend leere Brenner-Basistunnel-Versprechen – Teil Begleitmaßnahmen und Finanzen gerichtet.

Im Allgemeinen

Bevor ich im Folgenden auf die einzelnen Fragen der Abgeordneten eingehe, sei – wie bereits im Rahmen der Antwort auf die Anfrage gemäß § 32a Abs. 5 GOG der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser vom 13. Mai 2009 Nr. 1474/JBA ausgeführt wurde – in grundsätzlicher Hinsicht festgehalten, dass aus österreichischer Sicht die das Projekt Brenner Basistunnel begleitenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen eine wesentliche Grundlage für die Erreichung der durch die Realisierung dieses Projektes verfolgten Zielsetzungen der effektiven Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene darstellen, sodass durch einen verbesserten Modal Split die negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf Bevölkerung und Umwelt eingeschränkt werden können. Derartige kurz-, mittel- und langfristige Rahmenbedingungen müssen daher im Sinne einer verkehrs- und infrastrukturpolitischen Gesamtstrategie gemeinsam mit den am Projekt beteiligten Staaten und der Europäischen Kommission verfolgt werden und bereits bis zur Inbetriebnahme des BBT Wirkungen entfalten, damit eine Verbesserung der

Wettbewerbssituation der Bahn gegenüber der Straße und die angestrebten Verlagerungseffekte eintreten können.

In einer gemeinsamen Absichtserklärung der am Projekt beteiligten Partner wurde auf Initiative des mittlerweile tragischerweise verstorbenen Europäischen Koordinators für das TEN-Vorhaben Nr. 1, Prof. Karel Van Miert, am 18. Mai 2009 von den Staaten Österreich, Deutschland und Italien, den Ländern/Regionen Bayern, Tirol, Südtirol, Trento und Verona, sowie den Eisenbahnunternehmen eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, die derartige Rahmenbedingungen enthält. Diese Absichtserklärung hat insofern einen besonderen Stellenwert, als erstmals sowohl die Verkehrs- und InfrastrukturministerInnen der drei an diesem Projekt beteiligten Staaten, als auch die Landeshauptleute der betroffenen fünf Provinzen und die Eisenbahnunternehmen ein gemeinsames Dokument unterzeichneten, das sowohl was den Umfang als auch die konkrete Ausformulierung der angeführten, der Weiterentwicklung dieser Schienenachse dienenden infrastrukturellen, verkehrspolitischen und technischen Maßnahmen betrifft, einen Grad an Detailliertheit aufweist, der über die in früheren Erklärungen getroffenen Aussagen hinausgeht.

Aus österreichischer Sicht sehr wichtige Maßnahmen und Forderungen werden hier erstmals festgeschrieben: so bekennen sich etwa Deutschland und Italien ganz klar zum Ausbau der nördlichen und südlichen Zulaufstrecken und hält Italien die Einführung der Querfinanzierung im Abschnitt Verona-Brenner fest.

Darüber hinaus unterzeichneten auch der Vizepräsident der Europäischen Kommission, Verkehrskommissar 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. Auch eine derartige schriftliche Erklärung der Kommission kann in dieser Hinsicht als weiterer Schritt gesehen werden, der über die bisherigen Ankündigungen hinausgeht, und diese Absichtserklärung weiter aufwertet.

Mit ihren Unterschriften bekundeten die Projektpartner daher im Sinne eines in dieser Dimension erstmaligen konsensualen Verständnisses die Bedeutung und die Umsetzung 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.

Unter dieser Prämisse sind meine folgenden Antworten zu sehen, wobei ich hervorheben möchte, dass seitens Österreichs wesentliche Anstrengungen unternommen werden, um in abgestimmter Weise Fortschritte in den einzelnen Maßnahmen zu erzielen.

Zu den Fragen 1 bis 3:

- Welche Ergebnisse liegen zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Anfrage zu den Maßnahmen 34. bis 48. des „Aktionsplans Brenner“ im Einzelnen vor? Wir ersuchen um Beantwortung je Maßnahme unter besonderer Berücksichtigung auch von „Nicht-Ergebnissen“ wie zB bereits zum Beantwortungszeitpunkt gegenüber der im Aktionsplan gesetzten Frist ganz oder teilweise verzögerten Maßnahmenumsetzungen.
- Wie erklären Sie, dass im „Aktionsplan Brenner“ zum inhaltlich entscheidenden Thema „Internalisierung der externen Kosten“ weder Zuständige für die Realisierung noch Fristen für die Durchführung/Umsetzung genannt sind und für das Monitoring dieser Null-Vorgabe ausgerechnet die EU-Kommission für zuständig erklärt wird, und all das laut Aktionsplan im Konsens, also auch mit Ihrer Zustimmung? Wie erklären Sie den Widerspruch zwischen diesem völligen „Aktions-Nullum“ in einem angeblichen „Aktionsplan“ und Ihrer öffentlichen Behauptung, sie hätten in Rom „die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen beschlossen, damit sichergestellt ist, dass der Verkehr auf die Schiene verlagert wird“?
- Je geringer der Fortschritt bei den marktwirtschaftlichen (zB preislichen) Rahmenbedingungen ist, desto wichtiger werden ordnungspolitische Maßnahmen, wie sie insbesondere in Maßnahme 42, 43 und 44 des Aktionsplans Brenner angesprochen sind. Welche Fortschritte wurden bei diesen wichtigen, laut Aktionsplan noch nicht einmal in der Zielsetzung konsensfähigen Maßnahmen im Hinblick auf a) Konsensbildung, b) Umsetzung erzielt?

Gemäß den Informationen meines Ressorts und der am Brenner Aktionsplan beteiligten Akteure stellt sich der Umsetzungsstand der Maßnahmen des Brenner Aktionsplans derzeit wie nachfolgend angeführt dar:

Zu den **Maßnahmen 34 und 41**, die sich auf die Einrichtung eines gemeinsamen Umweltmonitorings entlang des Brennerkorridors beziehen, ist anzumerken, dass diese Maßnahmen vor dem Hintergrund der grundlegenden Zielsetzung des Projektes Brenner Basistunnel und somit auch des Brenner Aktionsplanes zu sehen sind, nämlich durch Maßnahmen zur Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene Verbesserungen der Umwelt und für die Lebensqualität der Anrainer/innen zu erreichen.

Ziel der in diesem Zusammenhang im Rahmen der Brenner Korridor Plattform mittlerweile eingerichteten Arbeitsgruppe „Umweltmonitoring“ ist es in diesem Sinne, eine vergleichbare Datenbasis über die Umweltbelastung entlang des Brennerkorridors zu erhalten. In einem ersten Schritt soll in dieser Hinsicht ein grenzüberschreitendes Monitoring bezüglich der Luftgüte erstellt werden. Im Rahmen einer ersten Sitzung dieser Arbeitsgruppe im Oktober 2009 präsentierten die Expert/innen der zuständigen Dienststellen von Bayern, Tirol, Südtirol und Trient Messmethodik und Lage sowie die Ausrüstung der Messstellen, die im Nahbereich der Autobahn errichtet wurden (A 93 Bayern, A 12/A 13 Tirol, A 22 Bozen und Trient), und auch die Messergebnisse für die relevanten Luftschaadstoffe für 2008. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass an allen relevanten (autobahnnahen) Messstellen der zulässige Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2008 überschritten wurde und entsprechende Maßnahmen auf Basis weitergehender Untersuchungen (Luftreinhaltepläne etc) erforderlich sind. Es wurde auch bereits Einvernehmen erzielt, auf Basis der Messergebnisse für 2009 (die voraussichtlich im Frühjahr 2010 vorliegen werden) einen ersten grenzüberschreitenden Bericht zu erstellen, der die Ergebnisse aller relevanten Messstellen entlang der Autobahn, die als Hauptverursacher für die Luftbelastung zu sehen ist, übersichtlich zusammenfassen wird. Für die konkrete Ausgestaltung und Abstimmung der Inhalte wird sich diese Arbeitsgruppe im Frühjahr 2010 erneut treffen und im Rahmen der nächsten Sitzung der Brenner Korridor Plattform, die für Mitte Juni 2010 vorgesehen ist, über die weiteren Schritte berichten. Für die Folgejahre ist vorgesehen, diesen Bericht zu erweitern und insbesondere durch Verkehrszahlen sowie auch durch meteorologische Daten zu ergänzen.

Im Hinblick auf die in **Maßnahme 35** enthaltene Entwicklung von Verkehrsmanagementsystemen im Alpenraum darf ich auf die Arbeiten im Rahmen der sogenannten „Erklärung von Zürich“ hinweisen. Im Lichte des tragischen Unfalls im Gotthardtunnel Ende Oktober 2001 sowie weiterer tragischer Unfälle in anderen Tunnels (wie auch im Tauerntunnel) unterzeichneten die Verkehrsminister von Deutschland, Italien, Frankreich, Schweiz und Österreich am 30. November 2001 eine gemeinsame Erklärung (sog. „Erklärung von Zürich“), um eine Verbesserung der Verkehrsverlagerung sowie der Straßenverkehrssicherheit (insbesondere in Tunnels im Alpengebiet) zu erzielen. Slowenien trat diesem Gremium 2006 bei, wobei die Europäische Kommission als Beobachter an den Sitzungen teilnimmt.

In den Schlussfolgerungen der Ministerkonferenz der Staaten des Zürcher Prozesses vom Mai 2009, die unter österreichischem Vorsitz in Wien stattfand, wurde in dieser Hinsicht festgelegt, dass drei Verkehrsmanagementsysteme (das System einer Alpentransitbörse, ein auf Emissionshandel basierendes System und eines Systems, das auf variablen Gebühren basieren soll) vertieft untersucht werden sollen. Die Arbeiten an diesen vertiefenden Untersuchungen, die auf eine vergleichbare Darstellung sowie eine rechtliche und wirtschaftliche Analyse möglicher Verkehrsmanagementsysteme abzielen, laufen derzeit unter Schweizer Präsidentschaft des Zürcher Prozesses und sollen bis zur nächsten Ministerkonferenz, die für Herbst 2011 in der Schweiz vorgesehen ist, fundierte Grundlagen für die weiteren Entscheidungen liefern.

In Österreich wurde die in **Maßnahme 36** vorgesehene Differenzierung der Mautgebühren nach Schadstoffklassen mit 1. Jänner 2010 eingeführt. Es wird somit seit Jahresbeginn nicht nur nach der Achszahl des Kraftfahrzeugs unterschieden, sondern zusätzlich nach dessen EURO-Emissions-klasse, wobei drei Tarifgruppen gebildet wurden (EURO 0 bis III, EURO IV und V sowie EURO EEV und VI).

Auch in Deutschland gibt es bereits eine Differenzierung der Mautgebühren. In Deutschland wird die Tarifhöhe dabei für schwere Nutzfahrzeuge ab 12 Tonnen nach der Schadstoffklasse, der Achszahl des Lkw und der Länge der mautpflichtigen Strecke bemessen. Italien hat bis dato noch keine vergleichbare Regelung vorgesehen.

Die in **Maßnahme 37** als weitere Möglichkeit angeführte Differenzierung der Mautgebühren nach Verkehrsbelastungen ist hingegen derzeit in keinem der drei Staaten angedacht.

Zur Thematik der Internalisierung der externen Kosten, die in **Maßnahme 38** angeführt ist, ist darauf hinzuweisen, dass die Europäische Kommission zwar am 8. Juli 2008 einen Vorschlag zur Änderung der Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG vorgelegt hat, mit der erstmals die Möglichkeit geschaffen werden soll, über Mautgebühren auch bestimmte externe Kosten anzulasten. Dieser Vorschlag knüpft die Internalisierung der externen Kosten jedoch zum einen an eine ganze Reihe von einschränkenden Bedingungen, die dem ursprünglichen Ziel des Vorschlags, den Straßengüterverkehr „grüner“, also ökologisch verträglicher, effizienter und damit nachhaltiger zu machen, zuwiderlaufen, wie etwa Höchstsätze für die Anlastung der externen Kosten oder die Gegenrechnung von externen Kosten und Querfinanzierungszuschlägen. Zum anderen würde der

Kommissionsvorschlag nicht die Anlastung aller externen Kosten, sondern nur der externen Lärm-, Luftschadstoff- und Staukosten ermöglichen.

Österreich ist daher von Anbeginn der diesbezüglichen Diskussionen dafür eingetreten, dass im Hinblick auf die notwendige Ökologisierung des Verkehrs ermöglicht werden muss, alle externen Kosten des Verkehrs anzulasten. Dies gilt insbesondere für die Klimakosten, die direkt auf eine CO2-Reduktion des Verkehrs, ganz im Sinne des Burden-Sharing, abzielen, für die Unfallfolgekosten, die den Kraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen zugeordnet werden können, die sog. „Up- und Downstreamkosten“, die bei der Herstellung von Energie, bei der Erzeugung, Wartung und Entsorgung von Kraftfahrzeugen und bei Bau, Erhaltung und Entsorgung von Verkehrsinfrastrukturen entstehen, sowie die Kosten für Boden- und Wasserverschmutzung. Die Diskussion im Rat zeigte jedoch sehr schnell, dass Österreich im wesentlichen das einzige Mitgliedsland war, das für mehr „Kostenwahrheit“ im Verkehr eintrat, während alle anderen Mitgliedstaaten – nicht zuletzt auch mit dem Argument der Wirtschaftskrise – sogar die von der Kommission vorgelegten Vorschläge als zu weitgehend ansahen und selbst diesen nicht näher treten konnten. Auch die jeweiligen Präsidentschaften griffen diese Vorschläge nicht auf, sodass dieses Dossier zurzeit im Rat nicht weiter behandelt wird. Die Nennung der Kommission im Aktionsplan sollte darauf abstellen, dass dieser eine ganz wesentliche Rolle bei der Frage der Änderung der geltenden Wegekostenrichtlinie zukommt, da ihr das Initiativrecht für derartige Vorschläge zusteht. Als weitere für dieses Dossier „zuständige“ Institutionen wären der Rat und das Europäische Parlament zu nennen, wobei letzteres in diesem Dossier erfreulicherweise progressivere Positionen vertritt, sodass Österreich stets betont hat, dass der Rat dem Parlament hier im Sinne der Zielsetzung des Vorschlages der Kommission entgegen kommen sollte. Jüngst hat jedoch der spanische Ratsvorsitz zum Ausdruck gebracht, den Vorschlag der Internalisierung der externen Kosten auch unter spanischer Präsidentschaft nicht wieder aufgreifen zu wollen.

Hinsichtlich der **Maßnahmen 39 und 40** hat die Europäische Kommission für die nächste Sitzung der Brenner Korridor Plattform, die Mitte Juni 2010 in Innsbruck stattfinden soll, nähere Informationen angekündigt.

Zu **Maßnahme 42** kann zunächst darauf hingewiesen werden, dass in Tirol bereits auf Basis des Immissionsschutzgesetzes-Luft mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 24. November 2006, LGBI. Nr. 91/2006, ein Fahrverbot für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge erlassen wurde.

Dieses Fahrverbot besteht auf einem rund 91 km langen Abschnitt der A 12 Inntalautobahn von der Staatsgrenze bei Kufstein bis Zirl (westlich von Innsbruck) und wurde in mehreren Etappen in Wirksamkeit gesetzt: zunächst ein Fahrverbot für Sattelkraftfahrzeuge und Lastkraftwagen mit Anhänger der Euroklassen 0 und I ab 1. Jänner 2007, sodann ein Fahrverbot für Sattelkraftfahrzeuge und Lastkraftwagen mit Anhänger der Euroklasse II ab 1. November 2008 und ein Fahrverbot für Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen der Euroklassen 0 und I ab 1. November 2009.

Nachdem im Oktober 2006 zwischen dem Land Tirol und den autonomen Provinzen Bozen und Trient eine sogenannte „Programmvereinbarung zur Verbesserung der Luftqualität im sensiblen Korridor Brenner“ abgeschlossen worden war, die unter anderem auch ein Fahrverbot für Sattelkraftfahrzeuge und Lastkraftwagen mit Anhänger der Euroklassen 0 und 1 beinhaltete und ein derartiges Fahrverbot aufgrund dessen im Jänner 2007 auf der A 22 Brenner Autobahn (in Trient und Südtirol) in Kraft getreten war, wurde dieses seitens der autonomen Provinzen Bozen und Trient zwischenzeitlich wieder aufgehoben. Als Gründe dafür wurden angegeben, dass die Straßenverkehrsordnung in Italien kein hinreichendes Instrumentarium für den Erlass einer derartigen Maßnahme zur Verfügung stelle und sich auch die Kontrolle der Einhaltung dieses Verbots in Italien faktisch schwierig gestalte. Auf der A 93 im Freistaat Bayern gibt es keine vergleichbare Maßnahme.

Was die im Aktionsplan ebenfalls angeführten Überholverbote der **Maßnahme 43** betrifft, wurde bereits mit Verordnung des damaligen Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr vom 17.02.2000, GZ. 138.013/4-II/B/8/00, geändert durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27.04.2005, beginnend bei der Staatsgrenze in Kufstein bis km 80 der A 12 Inntalautobahn auf beiden Fahrrichtungen ein Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 Tonnen verordnet. Ferner gilt auf der A 13 Brenner Autobahn auf beiden Fahrrichtungen ein derartiges Überholverbot, das teilweise auch Lastkraftwagen > 3,5t bereits mit umfasst.

In Südtirol gilt seit 15. Juli 2007 auf der gesamten Strecke der A 22 (Modena – Brenner) ein Überholverbot für Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen sowie für Pkw mit Anhängern zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr. Auf dem Abschnitt von Klausen (km 80) bis zum Brenner (km 0) gilt dieses Überholverbot auch während der Nachtstunden. Auf der Inntalautobahn A 93 besteht kein Überholverbot für Lastkraftwagen auf längeren Abschnitten.

Ein in **Maßnahme 44** genanntes Nachtfahrverbot besteht in Tirol seit 1989 für nicht lärmarme LKWs. Zur Verbesserung der Luftsituation gilt auf der A 12 Inntal Autobahn auf dem Abschnitt von Kufstein Staatsgrenze bis Zirl (rund 91 km) ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen. Die Rechtsgrundlage hiefür bildet das Immissionsschutzgesetz-Luft. Erstmals wurde im Herbst 2002 dieses Fahrverbot zunächst nur für das Winterhalbjahr und eingeschränkt auf einem kürzeren Abschnitt erlassen. Weder auf der A 22 in Italien noch auf der A 93 in Bayern gelten vergleichbare Maßnahmen. In Österreich gilt ein in dieser Maßnahme ebenfalls erwähntes Wochenend- und Feiertagsfahrverbot für Lkw ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge über 7,5 Tonnen höchst zulässiges Gesamtgewicht sowie Lkw mit Anhänger, wenn das höchst zulässige Gesamtgewicht des LKWs oder des Anhängers mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Vergleichbare Regelungen bestehen auch in Deutschland und Italien.

Zu den **Maßnahmen 45 bis 48** darf ich auf die Antwort zu Frage 4 verweisen.

Zu Frage 4:

- *In der dem Rom-Event von Mai 2009 vorangegangenen Brenner-Polit-Event, dem im Juli 2007 in Wien von Ihrem Amtsvorgänger Werner Faymann unterzeichneten Brenner- „Memorandum“, erklärten sich Österreich und Italien bereit, die Möglichkeit der Erhebung von Gebührenzuschlägen (Mautaufschläge) zur Querfinanzierung des Brenner Basistunnels in vollem Umfang zu nützen.*
 - a) *Warum haben weder Ihr Amtsvorgänger noch Sie diese Erklärung bisher im Unterinntal in die Tat umgesetzt?*
 - b) *Wann werden Sie den EU-rechlich zulässigen LKW-Mautzuschlag im Unterinntal endlich umsetzen?*
 - c) *Wie ernst sind neuerliche politische Absichtserklärungen wie diejenigen von Rom im Mai 2009 zu nehmen, wenn die vorangegangenen nicht einmal dort umgesetzt werden, wo dies allein im eigenen Wirkungsbereich möglich wäre wie beim LKW-Mautzuschlag im Unterinntal?*

Im Zusammenhang mit der Querfinanzierung für das Projekt Brenner Basistunnel darf klargestellt werden, dass von BMVIT-Seite die Zielsetzung besteht, die in der EU-Wegekostenrichtlinie vorgesehenen Möglichkeiten zur Gänze auszunützen und auf der Brennerachse die Querfinanzierung in vollem Umfang, d.h. neben der A13 Brennerautobahn auch auf der A12 Inntalautobahn (zwischen Innsbruck und Staatsgrenze A/D) umzusetzen.

Was den Zeitpunkt der Einführung des Mautzuschlags auf der A12 Inntalautobahn betrifft, darf ich darauf hinweisen, dass die volle Ausnützung der Querfinanzierungsmöglichkeiten der EU-

Wegekostenrichtlinie im Gleichklang mit den Projektpartnern und den betroffenen Regionen angestrebt wird und diesbezüglich laufend Gespräche erfolgen.

Zu Frage 5:

- Welche sachliche Stabilität haben die dem Thema „Begleitende Maßnahmen“ (Schienen-Infrastruktur, Schienen-Betrieb und Zugsangebot) gewidmeten Maßnahmen des „Aktionsplan Brenner“, wenn dieser schon von Haus aus „gegebenenfalls“ alle halben Jahre „überarbeitet“ (sprich wohl: der Realität der Nichtumsetzung nachgeführt) werden soll, sich selbst also nicht über die Maßen ernst nimmt?

Ich verweise auf meine Ausführungen zu Frage 3 der schriftlichen parlamentarischen Anfrage 4182/J-NR/2009 vom 23. Dezember 2009.

Zu Frage 6:

- In Ihrer Parl. Anfragebeantwortung 3053/AB XXIV.GP führen Sie zur Finanzierung des Brenner-Basistunnels aus: „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.“
 - a) Wie sieht ein Finanzierungsmodell „durch eine Sonderzeile zum ÖBB-Rahmenplan“ konkret aus?
 - b) Bedeutet eine „Sonderzeile“ zum ÖBB-Rahmenplan, dass letztlich die österreichischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler diese Milliarden aufbringen bzw. für diese geradestehen müssen?
 - c) Wird beim Brenner-Basistunnel die bei den übrigen ÖBB-Großprojekten gängige Vorgangsweise weiterverfolgt, dass die Mittel nicht direkt zur Verfügung gestellt, sondern zunächst von den ÖBB am Finanzmarkt aufgebracht werden müssen?
 - d) Kann angesichts der Tatsache, dass hinsichtlich des Finanzbeitrags des Landes Tirol die Vorstellungen der Beteiligten meilenweit auseinanderklaffen, dass kein LKW-Querfinanzierungszuschlag im Unterinntal eingehoben wird, dass Deutschland real keinerlei Anstalten macht Geld in die Hand zu nehmen, ... wirklich die Rede davon sein, dass die Finanzierung des Gesamtprojekts sichergestellt ist, wie Sie u.a. in 3053/AB XXIV.GP behaupten?

Die Finanzierung des Brenner Basistunnels erfolgt auf österreichischer Seite durch TEN-Zuschüsse der Europäischen Gemeinschaft, Querfinanzierungsmittel gemäß EU-Wegekostenrichtlinie sowie aus dem ÖBB-Rahmenplan. Grundsätzlich erfolgt die Rahmenplan-Finanzierung des Brenner Basistunnels nach derselben Systematik wie für andere ÖBB-Projekte, allerdings unter speziell abgestimmten Bedingungen. Der Finanzierung des BBT liegt eine spezielle

projektbezogene Annuitätenrechnung zugrunde, die den Besonderheiten eines derartigen Bauvorhabens Rechnung trägt.

Aufgrund der hohen TEN-Zuschüsse zum Projekt ist der Anteil der nationalen Finanzierungsfordernisse relativ geringer.

Auf Grundlage der genannten und mit dem BMF abgestimmten Finanzierungsregelungen ist die Finanzierung des Brenner Basistunnels auf österreichischer Seite sichergestellt.

Zu den Fragen 7 bis 9:

- Können Sie die aktuellen Kosten des Brennerbasistunnels inklusive (!) Finanzierungskosten genau beziffern?
- Wenn ja: Welche Parameter haben Sie zur Bezifferung der Finanzierungskosten angelegt?
- Wenn nein: Warum nicht?

Die Kosten des BBT von € 8 Mrd. inklusive 1 Mrd. Risikovorsorge verringern sich durch den TEN-Zuschuss der Europäischen Union bis 2013 um € 786 Mio. Euro. Da es sich bei dem Projekt um ein vorrangiges, grenzüberschreitendes TEN-Vorhaben handelt, welches von der Europäischen Kommission insbesondere auch unter dem Finanzierungsaspekt als prioritär angesehen wird, wird darüber hinaus auch von einer hohen EU-Bezuschussung für den BBT über das Jahr 2013 hinaus ausgegangen, welcher die Finanzierungserfordernisse und damit auch die nationalen Finanzierungskosten signifikant verringert.

Alle durch den BBT Begünstigten (Österreich, Deutschland, Italien, Tirol, Bayern, Südtirol, Trento, Verona, 3 Eisenbahngesellschaften) müssen sich dafür einsetzen, dass es auch nach 2013 die notwendigen Zuschüsse gibt.

Die restlichen Kosten werden von Österreich und Italien zu je 50 Prozent getragen.

Der Österreichische Anteil wird durch die erhöhte Lkw-Maut auf der Brennerstrecke, einem noch endgültig zu verhandelnden Finanzierungsanteil Tirols und aus dem ÖBB Rahmenplan finanziert.

Die Rahmenplan-Finanzierung in Österreich erfolgt über ein Annuitätenmodell, das bereits die Querfinanzierung auf der Brennerstrecke einbezieht. Unter der Annahme des aktuellen Zinssatzes belaufen sich die über eine Dauer von 50 Jahren für den österreichischen Anteil des BBT inklusive Finanzierungskosten aufzubringenden Bundesmittel für die Rahmenplan-Finanzierung unter Berücksichtigung der aktuellen Querfinanzierung in Summe auf rund € 10 Mrd. Der entsprechende für eine seriöse Vergleichsbetrachtung relevante Barwert dieses Bundeszuschusses beträgt rund € 2,8 Mrd.

