

XXIV. GP.-NR

6244 /AB

25. Okt. 2010

zu 6313 /J



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

GZ. BMVIT-13.000/0010-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am 26. Oktober 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Maier, Kolleginnen und Kollegen haben am 25. August 2010 unter der Nr. 6313/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Treffen der EU-Verkehrsminister am 8. Juni 2010 im spanischen Saragossa gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7 und 9:

- *Haben Sie an der oben genannten Diskussion (Panel) teilgenommen, wo Ihr italienischer Kollege eine Brandrede für den Brenner-Basistunnel gehalten hat?*
- *Wenn ja, mit welchen Argumenten haben Sie sich für den Bau des Brenner-Basistunnels eingesetzt?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *An welchen Teilen der Konferenz haben Sie teilgenommen?*
- *Mit welchen Argumenten haben Sie im Sinne der Tirolerinnen und Tiroler die Interessen für den Brenner-Basistunnel vertreten?*
- *Wem gegenüber haben Sie diese Argumente für den Brenner-Basistunnel vertreten?*
- *Welche Zusagen hat EU-Verkehrskommissar Siim Kallas gegeben?*
- *Wie sichern Sie die Entlastung der Menschen, die in Tirol unter dem Transit leiden?*

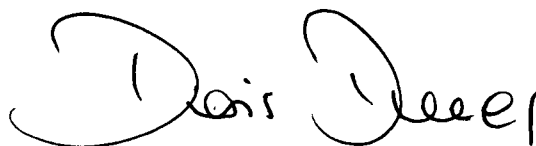
Alle Informationen zur Konferenz sind unter der offiziellen website <https://www.ten-t-days-2010-zaragoza.eu/> abrufbar. Darüber hinaus übermittle ich in der Beilage meinen Bericht an den Ministerrat zur Information.

Zu Frage 8:

- *Ist der Brenner-Basistunnel als wirtschaftlich und ökologisch wichtiges Projekt finanziell langfristig gesichert?*

Die Finanzierung des Brenner Basistunnels soll auf österreichischer Seite durch TEN-Zuschüsse der Europäischen Gemeinschaft, Querfinanzierungsmittel gemäß EU-Wegekostenrichtlinie sowie durch Zuschüsse des Bundes im Wege des ÖBB-Rahmenplans erfolgen. Grundsätzlich wurde die Finanzierung des Brenner Basistunnels auf österreichischer Seite im Sommer des Vorjahres zwischen mir, der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Bundesminister für Finanzen im Zusammenhang mit dem ÖBB-Rahmenplan 2009-2014 vereinbart. Aufgrund der mittlerweile von der Bundesregierung beschlossenen Budgetkonsolidierung unterliegt auch der Brenner Basistunnel der alle Infrastrukturprojekte umfassenden Evaluierung. Nur wenn die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen der ÖBB, insbesondere des Brenner Basistunnels, über die gesamte Projektdauer gegeben ist, erscheint das Projekt machbar. Weiters muss auch seitens Italiens und der EU die Finanzierung gewährleistet sein.

Aus Österreichischer Sicht stellen für eine positive Entscheidung über den Bau des BBT vor allem aber auch die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen eine wichtige Voraussetzung dar. Der BBT muss als integraler Bestandteil einer verkehrs- und infrastrukturpolitischen Gesamtstrategie gesehen werden, der seine Verlagerungsfunktion nur bei Vorliegen von entsprechenden Maßnahmen gewährleisten kann. Die Notwendigkeit effektiver verkehrspolitischer Rahmenbedingungen für eine tatsächliche Nutzung des BBT und damit für die angestrebte Verkehrsverlagerung zeigt auch anschaulich das Konsensscenario der maßgeblichen, im Auftrag der Brenner Basistunnel Gesellschaft durchgeführten Verkehrsstudie, die die Grundlage für die Beantragung der TEN-Zuschüsse darstellte.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Doris Bures'.

BMVIT-100.130/0027-I/K6/2010

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

65/19 NEUES MATERIAL

VORTRAG an den MINISTERRAT

Bericht über die Ergebnisse des am Rande der TEN-T-Konferenz in Zaragoza am 8./9. Juni 2010 abgehaltenen Gespräches mit Vizepräsident und Verkehrskommissar Siim Kallas, dem italienischen Verkehrsminister Altero Matteoli und Pat Cox, dem Europäischen Koordinator für das vorrangige TEN-Vorhaben Nr. 1, die Eisenbahnachse Berlin-Palermo

Am 9. Juni nahm ich an der diesjährigen Ministerkonferenz über die transeuropäischen Verkehrsnetze teil, welche unter dem Titel „TEN-T Days 2010: Trans-European Transport Networks – drawing up the EU Core-Network“ in Zaragoza/Spanien stattfand.

Am Rande der Konferenz führte ich ein Gespräch mit dem Vizepräsidenten und Verkehrskommissar der Europäischen Kommission, Siim Kallas, dem italienischen Verkehrsminister Altero Matteoli und Pat Cox, dem neu bestellten Europäischen Koordinator für das vorrangige TEN-Vorhaben Nr. 1, die Eisenbahnachse Berlin-Palermo.

Die Ergebnisse dieses Gespräches können wie folgt zusammengefasst werden:

Einleitend wurde – wie auch bereits in einem Schreiben an Vizepräsident Kallas vom Mai diesen Jahres – zum Ausdruck gebracht, dass derzeit entsprechend den Beschlüssen des österreichischen Ministerrates und des Parlaments vom März bzw. Mai 2010 über die erforderliche Budgetkonsolidierung sämtliche österreichischen Infrastrukturprojekte bis zum Herbst 2010 einer Evaluierung unterzogen werden, und dass dies auch für den Brenner Basistunnel (BBT) gilt.

In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass die österreichische Bundesregierung auch in ihrem Regierungsprogramm vorgesehen hat, für das Projekt BBT einzutreten. Dies allerdings unter der Voraussetzung, dass gemeinsam mit den Projektpartnern und der EU die notwendige Finanzierung des BBT sichergestellt wird und eine Vereinbarung über die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit den betroffenen Projektpartnern und Regionen getroffen werden kann.

In diesem Sinne habe ich angemerkt, dass auch die EU bzw. die EK und die Projektpartner ihre diesbezüglichen Verpflichtungen erfüllen müssen und nicht Österreich alleine die Verantwortung für die Milliardeninvestitionen in dieses Projekt tragen kann, ohne verlässliche Zusagen für die Rahmenbedingungen einer solchen Entscheidung zu haben. Wie bereits bei mehrfachen früheren Gelegenheiten wies ich in dieser Hinsicht erneut darauf hin, dass derartige Rahmenbedingungen auf zweifacher Ebene von grundlegender Relevanz sind,

wobei diese beiden Ebenen eng ineinander greifen:

1. in finanzieller Hinsicht (EU-Budget für TEN und TEN-Revision)
2. in verkehrspolitischer Hinsicht (Verkehrsverlagerung und kommendes Weißbuch der Europäischen Kommission)

Aus österreichischer Sicht wurden daher von mir die folgenden Voraussetzungen für eine umfassende weitere Beurteilung des Projektes BBT genannt:

Was den zukünftigen Budgetrahmen der EU für TEN-Vorhaben betrifft, ist es notwendig, dass die für den BBT zur Verfügung stehenden Mittel auch in den künftigen Finanzperioden ausreichend hoch sind und jedenfalls immer die höchstmögliche Ko-Finanzierungsrate für dieses Projekt sichergestellt sein muss.

Aus österreichischer Sicht stellen die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen eine wichtige Voraussetzung für eine positive Entscheidung über den Bau des BBT dar. Der BBT muss als integraler Bestandteil einer verkehrs- und infrastrukturpolitischen Gesamtstrategie gesehen werden, da er seine Verlagerungsfunktion nur bei Vorliegen von entsprechenden Maßnahmen gewährleisten kann.

Österreich geht nach wie vor davon aus, dass diese Zielsetzung der Verlagerungswirkung auch aus Sicht der EK und Italiens der Zweck des Baus des BBT ist. Dies ist vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Diskussionen zur zukünftigen EU-Verkehrspolitik insofern von besonderer Relevanz, als Aussagen, die das Prinzip des „modal-shifts“ dezitiert als „obsolet“ betrachten - wie es etwa im Berichtsentwurf des europäischen Parlaments zum zukünftigen Weißbuch heißt - ebenso eine völlig konträre Entwicklung der europäischen Verkehrspolitik befürchten lassen wie etwa die nach wie vor fehlende Umsetzung der Kostenwahrheit im Straßenverkehr. Auch die immer konkreteren Überlegungen der Europäischen Kommission, die höchst zulässigen Abmessungen und Gewichte von LKW weiter zu erhöhen, würden durch die dadurch eintretenden massiven Rückverlagerungen von der Schiene auf die Straße ein weiteres dazu beitragen, den Wettbewerbsvorteil des billigeren Transports auf der Straße noch zu verstärken.

Ich habe betont, dass durch derartige Entwicklungen auf EU-Ebene das mit dem BBT verfolgte Ziel der Verkehrsverlagerung immer mehr in Frage gestellt wird, und eine Abkehr von dieser Zielsetzung eine direkte Erhöhung der Belastungen für Mensch und Umwelt mit sich bringen würde.

Seitens meines italienischen Amtskollegen wurde meinen Aussagen zur weiteren Finanzierung des BBT im Rahmen der TEN und zur Verkehrsverlagerung zugestimmt.

Gegenüber dem Herrn Vizepräsidenten und Verkehrskommissar Kallas habe ich vorgebracht, dass die Europäische Kommission im hinkünftigen neuen Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik die klare Verankerung des Prinzips der Verkehrsverlagerung und der Verschiebung des „modal split“ hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern sowie konkrete Vorschläge für Maßnahmen, mit denen diese Ziele erreicht werden können, festschreiben muss.

Herrn Vizepräsidenten und Verkehrskommissar Kallas wurde überdies eine Informationsbroschüre zur „Baltisch-Adriatischen Achse“ überreicht und auf die Bedeutung

der Aufnahme dieser Eisenbahnachse in das künftige Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze hingewiesen.

Ich stelle den

A n t r a g,

die Bundesregierung wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, am 17. Juni 2010

Doris Bures
e.h.