



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-13.000/0008-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR
78 /AB

23. Dez. 2008

zu 18 1J

Wien, 22. Dezember 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten Harald Vilimsky und weitere Abgeordnete haben am 28. Oktober 2008 unter der Nr. 18/J-NR/2008 an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche Anfrage betreffend aktueller Stand in Bezug auf den Bau des Brennerbasistunnels gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

- *Wie ist der aktuelle Stand bei den Bau- und Vorbereitungsarbeiten in Bezug auf den Brennerbasistunnel, d.h. wo wird gebaut, welche Baustellen sind allenfalls bereits abgeschlossen?*

Für den Brenner Basistunnel wurde die Einreichplanung zur UVP und zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung im März 2008 beendet. Sowohl in Österreich als auch in Italien wurde das Projekt bereits eingereicht. Am 11. November 2008 wurde in Österreich die öffentliche Verhandlung zur UVP abgeschlossen. In Italien gibt es seit 24.09.2008 einen positiven Abschluss der Vorschriften zum definitiven Einreichprojekt durch die technische Kommission des Umweltministeriums.

Seit Herbst 2007 wird beim Erkundungsstollen Aicha – Mauls (Italien) bereits gebaut. Abgeschlossen ist in Österreich die Baustellenfläche in der Sillschlucht bei Innsbruck und die Baustellenflächen Aicha und Mauls in Italien.

Frage 2:

- *Wie weit sind die Arbeiten am sogenannten Erkundungsstollen fortgeschritten und werden diese abgeschlossen?*

Die Arbeiten beim Erkundungsstollen Aicha – Mauls werden 2010 abgeschlossen. In Österreich werden die Arbeiten voraussichtlich 2009 nach erfolgter Genehmigung und öffentlicher Ausschreibung bzw. Vergabe beginnen. Die Arbeiten der Erkundungsstollenabschnitte werden 2013 abgeschlossen.

Frage 3:

- *Welche Erkenntnisse hat man bislang aufgrund der Arbeiten am Erkundungsstollen gewonnen und inwieweit gibt es dadurch konkrete Auswirkungen auf Planung, Bau und Kosten des eigentlichen Brennerbasistunnels?*

Die Arbeiten haben erst begonnen. Die Ergebnisse werden, wenn diese konkret vorliegen, in die Ausführungsplanung einfließen.

Frage 4 und 5:

- *Wie hoch waren die Kosten für den Erkundungsstollen veranschlagt, wie hoch waren die tatsächlichen Kosten bislang und mit welcher Gesamtsumme für den Erkundungsstollen wird derzeit gerechnet?*
- *Weshalb gab es im konkreten Fall Unterschiede bzgl. der geplanten und der tatsächlichen Kosten?*

Für die Erkundungsstollen wurde ein bislang unveränderter Betrag von 430 Mio. Euro veranschlagt. Bislang war keine Änderung dieser Kostenveranschlagung notwendig.

Frage 6:

- *Wann soll mit dem Bau des eigentlichen Brennerbasistunnels begonnen werden, welche Verfahren wie bspw. UVP müssen bis dahin noch abgeschlossen werden und wann soll dies der Fall sein?*

In Österreich müssen noch die teilkonzentrierten Verfahren und die naturschutzrechtlichen Verfahren abgewickelt werden. In Italien muß das CIPE II – Verfahren abgeschlossen werden.

Mit dem Bau des Brenner Basistunnels soll 2010 begonnen werden.

Frage 7:

- *In welcher Form findet die tatsächliche Kooperation zwischen Österreich und Italien statt, wie häufig werden Pläne, Bauarbeiten etc. verglichen, adaptiert und aufeinander abgestimmt und inwieweit sind die Arbeiten auf italienischer Seite im Zeitplan?*

Die BBT SE ist eine Europäische Aktiengesellschaft und wird von zwei Vorstandsmitgliedern gleichberechtigt geleitet. Eigentümer der BBT sind auf österreichischer Seite mit je 12,5% die Republik Österreich und die ÖBB Infrastruktur Bau AG sowie mit 25 % das Land Tirol. Die restlichen 50% hält die italienische TFB Tunnelbeteiligungsgesellschaft (deren Anteile zu 88% die ital. Staatsbahn RFI und zu je 6% die Regionen Trient und Bozen halten). Durch die BBT SE ist eine einheitliche Planung des Projekts sichergestellt.

Darüber hinaus besteht seit 15. März 2005 die italienisch-österreichische Brenner Basistunnel Kommission, die unter Beteiligung der BBT SE, der italienischen und österreichischen Ministerien, der betroffenen Länder und Provinzen, der Europäischen Kommission, des Europäischen Koordinators und der Europäischen Investitionsbank (EIB) in regelmäßigen Abständen tagt und sämtliche Projektfortschritte begleitet.

Die Arbeiten des Erkundungsstollens in Italien liegen im vorgesehenen Zeitplan.

Frage 8:

- *Wie hoch schätzt man derzeit die Gesamtkosten für den Bau des Brennerbasistunnels und wie häufig werden die diesbzl. Kostenschätzungen evaluiert?*

Die derzeitige Kostenschätzung auf der Preisbasis 2006 beträgt sechs Milliarden Euro. Die Kosten werden derzeit im Rahmen der Vorbereitung der Bauentscheidung und dann in jährlichen Abständen evaluiert. In die aktuelle umfassende Evaluierung der Baukosten sollen insbesondere die Auflagen des UVP-Verfahrens sowie die Ergebnisse einer Risikoanalyse nach internationalen Standards, die u. a. die aktuellen Erfahrungen aus den großen Tunnelprojekten in der Schweiz berücksichtigen, einfließen.

Frage 9:

- *In welcher Höhe sind bislang insgesamt Kosten in Bezug auf das Projekt Brennerbasistunnel (Planung, Erkundungsstollen etc.) angefallen, wie schlüsseln sich diese*

Kosten auf und in welcher Höhe haben die EU, Italien und Österreich bislang tatsächlich Zahlungen geleistet?

Die Kosten der BBT SE in der Phase 1 (Studien und Vorprojekt) und in der Phase 2 (Einreichprojekt bzw. Phase 2A Erkundungsstollen) für folgende Leistungen:

- Vorprojekt 2002
- Einreich- und UVP-Projekt 2008
- Erkundungsbohrungen 25.000 Meter
- Teil des 1. Abschnittes Erkundungsstollen Aicha-Mauls

werden zu 50% von der Europäischen Gemeinschaft getragen, die restlichen 50% entfallen je zur Hälfte auf Italien und Österreich. Damit bleiben bei Österreich Kosten in der Höhe von rund 38 Mio. Euro.

Frage 10:

- *Laut Vereinbarungen wird die EU 30% der Kosten übernehmen. Wird die EU 30% der tatsächlichen Gesamtkosten oder lediglich 30% der ursprünglich veranschlagten 6 Milliarden € übernehmen?*

Die Europäische Kommission hat zugesagt, 50% der Studien (Projektierung und Erkundungsstollenabschnitte) sowie 27% der möglichen anfallenden Kosten für die Bauarbeiten im Finanzierungszeitraum 2007 – 2013 zu übernehmen. Für diesen Zeitraum sind das insgesamt 786 Mio Euro. Die entsprechenden Zuschussentscheidungen für den Zeitraum bis 2013 wurden am 5. Dezember 2008 in Verona von EU-Verkehrskommissar/Vizepräsident der Europäischen Kommission, Herrn Antonio Tajani unterzeichnet.

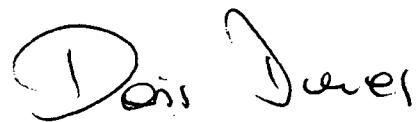
Österreich und Italien gehen davon aus, dass die EU auch in der nächsten Finanzierungsperiode einen Anteil in derselben Größenordnung bereitstellen wird.

Frage 11:

- *Seit 1. Juni 2006 spart Österreich rund ein Viertel der Einnahmen aus der Brenner-Autobahnmaut für den Bau des Brennerbasistunnels an. In welcher Höhe wurden bislang Mittel angespart, wo und wie werden diese Mittel veranlagt und wie lange soll ein Teil der Einnahmen aus der Brenner-Autobahnmaut konkret für diesen Zweck verwendet werden?*

Für den Zeitraum vom 1.1.2006 bis Mitte 2008 sind diesbezüglich bislang rund 54 Mio. Euro von der ASFINAG überwiesen worden und im Rahmen einer zweckgebundenen Gebarung im

Bundshaushalt eingegangen. Diese Mittel werden der BBT SE bedarfsgerecht für das Projekt zur Verfügung gestellt. Hinsichtlich Zeitdauer ist beabsichtigt, die Querfinanzierung über die Bauphase hinaus auch in der Betriebsphase einzuheben.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Doris Bures".