
9975/AB XXIV. GP

Eingelangt am 07.02.2012

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 Wien

Wien, am . Februar 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Bartenstein und KollegInnen haben am 7. Dezember 2011 unter der **Nr. 10106/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend internationale Zusammenarbeit beim Bau des Brenner-Basistunnels gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 6:

- *Gibt es rechtsverbindliche Finanzierungszusagen Italiens (bzw. der italienischen Eisenbahngesellschaft RFI) gegenüber Österreich (bzw. den ÖBB) für den Bau des Brenner-Basistunnels?*
- *Wenn ja, in welcher Höhe?*
- *Wenn ja, wird die angestrebte Teilung der Kosten 50:50 zwischen Österreich und Italien dadurch erreicht?*
- *Wie ist der aktuelle Stand der Bauvorbereitungen für den Brenner-Basistunnel auf italienischer Seite?*
- *Was unternimmt Italien, um das Projekt Brenner-Basistunnel voranzutreiben?*
- *Wie arbeitet das BMVIT mit Italien dabei zusammen?*

Das im April 2004 zwischen Österreich und Italien unterzeichnete Abkommen zur Verwirklichung des Brenner Basistunnels („BBT-Staatsvertrag“) sieht vor, dass die Errichtungskosten zu gleichen Teilen von den beiden Vertragspartnern zu tragen sind.

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

Darüber hinaus wurde von Italien im November 2010 ein CIPE-Beschluss gefasst, der nach Auskunft von italienischer Seite eine finanzielle Garantie für das Gesamtprojekt enthält. Auf dieser Basis haben die italienischen Eigentümer der BBT SE (im Wesentlichen ist das die staatliche Eisenbahninfrastrukturgesellschaft RFI) in einem Beschluss der Hauptversammlung die 50%ige Finanzierung des BBT bestätigt.

Hinsichtlich der konkreten Baumaßnahmen wird zur Zeit der Erkundungsstollen sowohl von österreichischer wie auch von italienischer Seite vorangetrieben. Von den bisher rund 20 km ausgebrochenen Tunnels und Stollen betreffend Erkundungs- und Zugangsstollen befinden sich ca. 13 km auf italienischem und rund 7 km auf österreichischem Gebiet.

Die Zusammenarbeit mit der italienischen Seite wird in der Praxis in erster Linie durch die besondere Form des Projektträgers, der gemeinsamen Brenner Basistunnel Gesellschaft BBT SE, sichergestellt. Die BBT SE ist als Europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) ausgestaltet, die zu 50% im Eigentum einer italienischen Beteiligungsgesellschaft und zu 50% im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG steht. Darüber hinaus sieht der im Jahr 2004 unterzeichnete Staatsvertrag zwischen Österreich und Italien eine Zwischenstaatliche Kommission (CIG) vor. Die CIG tagt in der Regel ein bis zwei Mal pro Jahr. Die letzte Sitzung der CIG fand 2011 in Wien statt.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Ist Ihnen eine Absicht Italiens bekannt, ein Supraleitungskabel im Brenner-Basistunnel zu verlegen?*
- *Wenn ja, soll Österreich für die Leitung über sein Staatsgebiet ein Entgelt erhalten?*

Grundsätzliche Überlegungen, den Erkundungsstollen als Transportröhre für Leitungen zu verwenden, sind bekannt. Die Einnahmen für derartige Leitungen würden zur Finanzierung des BBT herangezogen und kämen daher beiden Eigentümern in gleicher Weise zugute. Wenn dies unter Berücksichtigung allfälliger Mehrkosten zusätzliche Einnahmen für das Projekt bringt und somit für die öffentliche Hand die Kosten für den BBT gesenkt werden können, besteht dagegen von bmvit-Seite kein Einwand.

Zu Frage 9:

- *Was unternehmen Sie, um EU-Mittel aus dem Titel der Transeuropäischen Netze für den Ausbau der Brennerbahn auch über 2013 hinaus zu lukrieren?*

Auf Basis des von der Europäischen Kommission vorgelegten Verordnungsentwurfs betreffend die Connecting Europe Facility (CEF) und insbesondere des Anhangs, Teil 1 des Verordnungsentwurfs (Auflistung der Kernnetzkorridore, die auch den die Brennerachse einschließenden Korridor Helsinki – Valletta enthält) bestehen gute Aussichten in der Finanzperiode 2014 – 2020 effektive EU-Zuschüsse für österreichische Verkehrsvorhaben zu erhalten.

Ob das Projekt Brenner Basistunnel tatsächlich eine effektive EU-Förderung erhält, wird sich erst 2014 entscheiden, wenn die entsprechenden Zuschussanträge gestellt werden. Die diesbezüglichen Chancen hängen auch von der Einigung zwischen Europäischem Parlament und Rat betreffend den EU-Finanzrahmen 2014 - 2020 und insbesondere von der Dotierung der CEF-Verkehrsmittel ab. Die Höhe des EU-Zuschusses wird auch davon abhängig sein, welche Fördersätze von Rat und Europäischem Parlament tatsächlich beschlossen werden, wobei zu betonen ist, dass es sich hierbei um Höchstfördersätze handelt.