
2200/J XXIV. GP

Eingelangt am 27.05.2009

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Gartelgruber, DDr. Königshofer
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend den aktuellen Stand hinsichtlich des Baus des Brenner Basistunnels

Der Brennerpass ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen der Europäischen Union, welche bis vor kurzem jährlich von rund 12 Millionen Fahrzeugen, davon mehr als 2 Millionen LKW, befahren wurde. Zwar hat sich die Situation hinsichtlich des Transitverkehrs zuletzt verbessert: So gab es im Jänner 2009 ein Minus von 43.000 LKWs gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt sind aber immer noch rund 130.000 LKW über den Brenner gerollt. Auch wenn dies im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Reduktion ein Viertel bedeutet, ist dennoch langfristig wieder mit steigenden Zahlen zu rechnen, ist doch ein Gutteil des Transitrückgangs rein auf die derzeitige internationale Wirtschaftskrise zurückzuführen.

Auch das Sektorale Fahrverbot auf der Inntalautobahn – mittlerweile ist dort der Transport von Abfällen, Steinen, Aushubmaterial, Autos sowie Rundholz und Kork verboten, wodurch pro Jahr 110.000 Lkw-Fahrten durch Tirol wegfallen sollen – sowie die ab 1. Juli 2009 folgenden Verbote für LKW-Transitfahrten mit Stahl, Marmor, Erzen und Fliesen bringen nur eine bedingte Entlastung.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist in diesem Bereich sowohl aus Umwelt- als auch aus Kapazitätsgründen jedenfalls mittel- und langfristig notwendig und wird nicht zuletzt durch den geplanten Bau des Brennerbasistunnels mit rund 55 km Länge intensiv verfolgt. Gemeinsam mit der weitgehend unterirdisch verlaufenden Strecke zwischen Kundl und Baumkirchen im Nordtiroler Unterinntal, die 2012 fertig gestellt sein soll, wäre der geplante Brennerbasistunnel mit 62,7 km die weltweit längste unterirdische Eisenbahnstrecke.

Der Brennerbasistunnel als zentraler Abschnitt einer künftigen Hochleistungsachse von Berlin bis Palermo soll primär dem Transport von Gütern dienen. Bis zu seiner Fertigstellung in den Jahren 2020 bis 2022 werden derzeit mit Errichtungskosten von 8 bis 9 Milliarden € gerechnet, ursprünglich ist man von Kosten in Höhe von 6 Milliarden € ausgegangen. Finanziert werden soll dieser Tunnel gemeinsam von der EU, von

Italien und Österreich. Österreich spart seit dem 1. Juni 2006 ein Viertel der Brenner-Autobahnmaut dafür an.

Durchgeführt soll der Bau des BBT durch die BBT SE werden: 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 italienische 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 Kosten der BBT SE in der Phase 1 (Studien und Vorprojekt) und in der Phase 2 (Einreichprojekt bzw. Phase 2A Erkundungsstollen) für das Vorprojekt 2002, das Einreich- und UVP-Projekt 2008, die Erkundungsbohrungen im Ausmaß von 25.000 Meter sowie den 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.

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 Zuschuss-Entscheidungen für den Zeitraum bis 2013 wurden am 5. Dezember 2008 in Verona von EU-Verkehrskommissar/Vizepräsident der Europäischen Kommission, Herrn Antonio Tajani, unterzeichnet.

Seit 1. Juni 2006 spart Österreich rund ein Viertel der Einnahmen aus der Brenner-Autobahnmaut für den Bau des Brennerbasistunnels an. Für den Zeitraum vom 1. Jänner 2006 bis Mitte 2008 sind diesbezüglich bislang rund 54 Mio. Euro von der ASFINAG überwiesen worden und im Rahmen einer zweckgebundenen Gebarung im Bundeshaushalt 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.

Um aktuelle Zahlen und Fakten zum derzeitigen Stand des Baus des Brennerbasistunnels zu erhalten, stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

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?
2. 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?
3. In Österreich waren zu Jahresbeginn noch die teilkonzentrierten Verfahren und die naturschutzrechtlichen Verfahren, in Italien das CIPE II – Verfahren anhängig. Wie ist hierbei der aktuelle Verfahrensstand, vor allem hinsichtlich des geplanten Baubeginns des eigentlichen Brenner Basistunnels 2010?
4. Wie hoch schätzt man derzeit, nach Vorbereitung der Bauentscheidung, die Gesamtkosten für den Bau des Brennerbasistunnels, insbesondere hinsichtlich der Auflagen des UVP-Verfahrens sowie der Ergebnisse einer Risikoanalyse nach internationalen Standards, die u. a. die aktuellen Erfahrungen aus den großen Tunnelprojekten in der Schweiz berücksichtigen?
5. 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. Welche Vorkehrungen werden seitens der Bundesregierung getroffen, um sicherzustellen, dass die EU auch in der nächsten Finanzierungsperiode einen Anteil in derselben Größenordnung bereitstellen wird?
6. Seit 1. Juni 2006 spart Österreich rund ein Viertel der Einnahmen aus der Brenner-Autobahnmaut für den Bau des Brennerbasistunnels an. Für den Zeitraum vom 1. Jänner 2006 bis Mitte 2008 sind diesbezüglich bislang rund 54 Mio. Euro von der ASFINAG überwiesen worden und im Rahmen einer zweckgebundenen Gebarung im Bundeshaushalt eingegangen. In welcher Höhe wurden seither weitere Mittel angespart, wo und wie konkret werden diese Mittel veranlagt?