

XXIV. GP.-NR

4182 /J

23. Dez. 2009

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend leere Brenner-Basistunnel-Versprechen – Teil Schiene

Am 18. Mai 2009 wurde mit gewaltigem begleitenden Mediengetöse in Rom eine (weitere) Absichtserklärung „über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo mit besonderem Augenmerk auf den Abschnitt zwischen München und Verona“ – also den Brenner-Basistunnel und seine Zulaufstrecken – unterfertigt.

Dieser unverbindlichen Absichtserklärung wurde eine weitere Unverbindlichkeit wörtlich „im Anhang beigelegt“: Ein 32-seitiger sogenannter „Aktionsplan Brenner“. Dass bereits ein vorangegangener ähnlicher „Aktionsplan“ von 2005 in weiten Bereichen ohne Umsetzung geblieben ist, kommen selbst die AutorInnen des neuen Werks nicht umhin kritisch anzumerken.

Schließlich liegt auch noch eine – halbseitige, und erst recht völlig unverbindliche – „Unterstützungserklärung der EU“ zu dieser Absichtserklärung vor, die vom mittlerweile verstorbenen EU-Brenner-Koordinator Van Miert und vom künftig nicht mehr für diesen Bereich zuständigen EU-Kommissar Tajani unterfertigt wurde und an die sich somit hoffentlich überhaupt noch jemand in Brüssel erinnern kann.

Zwar behaupteten die Beteiligten, mit den diversen Unterschriftsleistungen wäre eine Verpflichtung zum Setzen von Maßnahmen – zB derer, die im Aktionsplan angeführt sind – für alle Seiten entstanden. Rechtlich besteht aber keinerlei Bindungswirkung, vielmehr hat dieses Konvolut erneut den Stellenwert eines rechtlichen Nullums, ebenso wie die zahlreichen zuvor zB 2004 und 2007 unterfertigten Absichtserklärungen, Memoranden etc. zum Thema. Dennoch wurde nicht zuletzt von Österreichs Verkehrsministerin die Bedeutung dieses jüngsten „Memorandums von Rom“ und seiner Begleit-Papiere außerordentlich betont und deren Bedeutung und Verbindlichkeitsgrad bisweilen krass überhöht: So erklärte BM Bures am 16.10.2009 in einer Aussendung tatsächlich „Und wir haben im Mai die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen *beschlossen*, damit *sichergestellt* ist, dass der Verkehr auf die Schiene *verlagert wird*.“ Auch in parlamentarischen Schriftstücken war BM Bures bemüht, diesen irreführenden Eindruck verbindlicher, also: wirksamer Abmachungen zu betonen: „Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wurden in einer gemeinsamen Erklärung festgeschrieben, damit sichergestellt ist, dass der Verkehr auf die Schiene verlagert wird“ (aus Ihrer Anfragebeantwortung 3053/AB XXIV.GP).

Von „Beschlüssen“, die irgendetwas, gar die nötige Verlagerung, „sicherstellen“ würden, kann selbstverständlich keine Rede sein. Angesichts des großen Gewichts, das die Regierung diesen Unverbindlichkeiten zuzuschreiben bemüht ist, stellt sich aber nichtsdestotrotz die Frage, wie die konkrete Umsetzung dieser Absichtserklärungen, Anhang-Beilagen, Unterstützungserklärungen etc vorankommt. Dies umso mehr, als zahlreiche im Aktionsplan Brenner angeführte Maßnahmen mit Fristen wie „Ende 2009“ oder „laufend“ versehen sind, also bereits in vielen Bereichen höchste Aktivitäten und zahlreiche Ergebnisse zu verzeichnen sein müssten.

Im „Aktionsplan Brenner“ mit seiner mehr oder minder konkreten Maßnahmenauflistung samt Fristen und Zuständigen sind nicht weniger als 34 der insgesamt 50 Maßnahmen

ausdrücklich dem Thema Schienen-Infrastruktur, Schienen-Betrieb und Zugsangebot gewidmet.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Ergebnisse liegen zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Anfrage zu den Maßnahmen 1. bis 33. sowie 49. 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 jeweils gesetzten Frist ganz oder teilweise verzögerten Maßnahmenumsetzungen.
2. Wie erklären Sie, dass der Aktionsplan Brenner unter der Überschrift „Ausweitung Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr“ eine einzige Maßnahme enthält und diese ausschließlich dem Güterverkehr gewidmet ist? Ist der Personenverkehr dermaßen nachrangig?
3. Welche sachliche Stabilität kann bei den dem Thema Schienen-Infrastruktur, Schienen-Betrieb und Zugsangebot gewidmeten Maßnahmen des „Aktionsplan Brenner“ vorausgesetzt werden, wenn dieser Aktionsplan schon von Haus aus „gegebenenfalls“ alle halben Jahre „überarbeitet“ (sprich wohl: der politischen, planerischen, baulichen, ... Realität nachgeführt) werden soll, sich selbst also nicht über die Maßen ernst nimmt?
4. Wer vertritt die einzelnen Institutionen, insbesondere die österreichischen, in der BCP (Brenner-Korridor-Plattform)?
5. Welche Treffen der BCP (Brenner-Korridor-Plattform) im Sinne eines „Monitoring“ der Umsetzung haben mittlerweile mit welchen Ergebnissen stattgefunden?

A. Kraus
T. Müller-Schöll
W. Fej