



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0014-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 2. Juni 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Schimanek und weitere Abgeordnete haben am 3. April 2017 unter der **Nr. 12716/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Kann aus derzeitiger Sicht die Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels im Jahr 2026 eingehalten werden?*

Die BBT-Gesellschaft (BBT-SE), die die Projektabwicklung über hat, geht auf Basis des derzeitigen Projektstandes von einer Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels im Jahr 2026 aus.

Zu Frage 2:

- *Ist nach derzeitigem Stand die Finanzierung des Brenner Basistunnels sichergestellt, auch wenn die Europäische Kommission aus budgetären Gründen die eingereichte Jahrest tranche 2020 - immerhin rd. 411,42 Mio. Euro entfallen lassen musste?*

Hierzu ist festzuhalten, dass aufgrund der hohen Überzeichnung des damaligen EU-Förderaufrufs sämtliche für einen EU-Zuschuss ausgewählten Projekte lediglich bis inklusive 2019 bezuschusst wurden. Aufgrund der hohen Priorität des Projektes ist mit einer entsprechenden Förderung im Zuge des nächsten Förderaufrufs zu rechnen und somit in einem weiteren Schritt mit einer Bezuschussung bis 2020 aus dem laufenden EU-Finanzrahmen 2014 – 2020.

Zu Frage 3:

- *Sind Sie in die Planung der Zulaufstrecken bzw. den aktuellen Stand in Bezug auf die Zulaufstrecken in Italien, Österreich und Deutschland zum Brenner Basistunnel involviert?*

Im Rahmen der Brenner-Korridor-Plattform ist die Arbeitsgruppe „Infrastruktur“ eingerichtet, die sich unter anderem einer Abstimmung des Ausbaus der Zulaufstrecken widmet. Auch für die folgenden Fragen ist es wichtig zwischen 2 Arten von Projekten im Rahmen der Zulaufstrecken zu unterscheiden:

- 1) Ein Teil der Projekte ist für die durchgängige Interoperabilität des Korridors nach Inbetriebnahme des BBT erforderlich, etwa durch die Herstellung einer „Flachbahn“ und entsprechender Lichtraumprofile.
- 2) Ein anderer Teil der Projekte ist erforderlich, um die notwendigen Kapazitäten bereitzustellen, um die zunehmende Verkehrsnachfrage – etwa durch Verkehrsverlagerungen von der Straße – aufnehmen zu können. Zu dieser Art von Projekten sind der noch zu realisierende Nordzulauf und die übrigen Strecken des Südzulaufes zu zählen.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe „Infrastruktur“ erfolgt ein Informationsaustausch über den Stand der Projekte, die Entwicklung von abgestimmten Verkehrsprognosen und Verlagerungsszenarien für den Korridor sowie Kapazitätsanalysen als Grundlage für die Festlegung der notwendigen Errichtungszeitpunkte von kapazitätsbedingten Zulaufstrecken. Die eigentliche Planung der Projekte ist Aufgabe der jeweiligen Staaten. Eine Ausnahme stellt das grenzüberschreitende Projekt zum Nordzulauf dar. Hier erfolgen die Planungen gemeinsam von ÖBB-Infrastruktur AG und DB-Netze, eine Steuerungsgruppe mit VertreterInnen der beiden Ministerien und der betroffenen Regionen ist eingerichtet.

Zu Frage 4:

- *Wenn nein, inwieweit ist es aus Ihrer Sicht sinnvoll die Zulaufstrecken in Italien, Österreich und Deutschland ohne laufenden Informationsaustausch zwischen diesen 3 Staaten zu planen?*

Es erfolgt laufender Informationsaustausch zwischen den Staaten.

Zu Frage 5:

- *Wenn ja, wie ist der aktuelle Stand, wo sind die Zulaufstrecken bereits fixiert, wie weit ist die jeweilige Planung, wann ist der jeweilige Baubeginn und wann ist das jeweils geplante Bauende?*

Südzulauf:

Das für die Herstellung eines Flachbahncharakters wichtigste Projekt am Südzulauf wurde am 03. März 2017 seitens CIPE (interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung, Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) genehmigt. Diese Entscheidung kann als allumfassende Baugenehmigung seitens des italienischen Infrastrukturministeriums interpretiert werden. Das Projekt stellt einen wesentlichen Meilenstein für die italienische Zulaufstrecke und für den gesamten Korridor dar. Gleichzeitig bedeutet die Genehmigung den Startschuss für weitere Schritte, vor allem können hier Ausschreibungsarbeiten genannt werden. Darüber hinaus finden bereits detaillierte Erkundungsarbeiten statt, welche voraussichtlich im Juni 2017 abgeschlossen werden. Mit dem unveränderten Ziel einer Inbetriebnahme des Abschnitts im Jahr 2026 (und damit gleichzeitig mit dem Brenner Basistunnel) können somit Ende 2018 bzw. Anfang 2019 die Bauarbeiten am Projekt beginnen. Auch am übrigen Südzulauf bis Verona finden Aktivitäten statt – in der Provinz Bozen wurde die neue Trasse in die Raumordnung aufgenommen, in der Provinz Trento laufen Vorbereitungsaktivitäten für die Vorstellung der Projekte und in Verona werden aktuell Projektplanungen vorangetrieben. Grundsätzlich fußen alle diese Aktivitäten auf dem Austausch auf lokaler Ebene und auf einer gesamtheitlichen „Korridorsicht“ der Brennerachse.

Nordzulauf:

Der nördliche Zulauf des Brenner Basistunnels kann grundsätzlich in drei Abschnitte eingeteilt werden:

a) Baumkirchen (Einfahrt Umfahrung Innsbruck) bis Schafotenau / Langkampfen (österreichischer Abschnitt): Die neue zweigleisige Strecke Baumkirchen-Kundl/Radfeld konnte bereits 2012 in

Betrieb genommen werden, für den nördlich anschließenden Abschnitt Kundl/Radfeld-Schaftenau liegt seit 2009 eine ausgewählte Trasse vor – an der entsprechenden Umweltverträglichkeitsklärung wird gearbeitet, sie soll 2019 eingereicht werden.

b) Gemeinsamer Planungsraum (grenzüberschreitender Abschnitt AT/DE): Im grenzüberschreitenden Bereich zwischen Schaftenau bzw. Langkampfen (AT) und Rosenheim (DE) führt ein Projektteam bestehend aus ExpertInnen von DB Netz und ÖBB Infrastruktur ein Planungs- und Bürgerbeteiligungsverfahren durch – mit dem Ziel, eine konsensorientierte, grenzüberschreitende Trasse für diesen Abschnitt des Nordzulaufs zu finden. Im Herbst des letzten Jahres wurden im Rahmen der Trassenplanung erste Korridore (=“Streckenbänder“, wo mögliche Trassen aufgrund der zuvor erhobenen Grundlagen grundsätzlich verlaufen könnten) identifiziert, die teilweise Widerstände in den möglicherweise betroffenen Regionen / Gemeinden erweckten.

Ein in der Folge von den bayerischen Gemeinden eingeforderter Ministertermin fand am 06. März 2017 in Rosenheim statt, bei dem im Kern daran festgehalten wurde, dass an der Notwendigkeit des Ausbaus des Nordzulaufs kein Zweifel besteht, die Planungen jedoch in ihren Prozessen angepasst werden. Die zeitliche Verzögerung im Planungsprozess wird auf etwa 1-2 Jahre geschätzt, wodurch eine bedarfsgerechte Fertigstellung des Abschnittes jedoch nicht berührt wird. Eine Trassenfindung wird bis 2019/2020 angestrebt.

c) Erweiterter Planungsraum (deutscher Abschnitt): Die bis in den erweiterten Planungsraum reichenden Korridore stießen auch dort teilweise auf Unverständnis bzw. Widerstand. Aus fachlich-planerischer Sicht stellt sich im erweiterten Planungsraum vor allem die Frage, inwieweit der Brennernordzulauf mit den Relationen nach München, Mühldorf und Freilassing verknüpft wird. Da die DB bzw. das deutsche Ministerium derzeit keinen verkehrlichen Nutzen im Verlauf des östlichsten Korridors (würde v.a. die Relation nach Freilassing stärken) sieht, wird dieser aus den weiteren Planungen zum Brennernordzulauf herausgenommen, was die Widerstände in diesem Bereich deutlich reduzieren dürfte. Der Planungsprozess und das Beteiligungsverfahren aus dem gemeinsamen Planungsraum werden analog auf den erweiterten Planungsraum ausgedehnt und angeglichen.

Zu Frage 6:

- *Wie hoch ist derzeit der Anteil des Gütertransports über den Brenner auf der Schiene?*

Gemäß der vom bmvit durchgeführten Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr betrug der Anteil der Schiene im Jahr 2015 rund 30%.

Zu den Fragen 7 bis 10:

- *Bis wann soll der Anteil des Gütertransports über den Brenner auf der Schiene bei zumindest 50% liegen?*
- *Ist dieser Zeitplan aus heutiger Sicht einzuhalten und wie begründen Sie Ihre Antwort?*
- *Wie stehen Sie zu den Aussagen von Sebastian Kummer, der die Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene bezweifelt und weiters die vorhandenen Zulaufstrecken in Deutschland für ausreichend befindet?*
- *Welchen Sinn sehen Sie im Bau des Brenner Basistunnels, wenn es mit Inbetriebnahme nicht zu einer verstärkten Verlagerung des Güterverkehrs über den Brenner von der Straße auf die Schiene kommt?*

Mit dem Brenner Basistunnel und zumindest einzelner Projekte der Zulaufstrecken (Franzensfeste – Waidbruck) wird eine durchgängige Flachbahn geschaffen, die die Effizienz im Schienengüterverkehr deutlich erhöhen wird. Im Rahmen des Betriebskonzeptes der Brennerachse ist es auch erforderlich, die betrieblichen und rechtlichen Rahmenbedingungen so anzupassen, dass ein durchgängiger, grenzüberschreitender Güterverkehr ohne betriebliche Aufenthalte möglich ist. Dies wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene weiter steigern. Sofern ebenfalls im Bereich der Knoten und Terminals Rationalisierungsmaßnahmen umgesetzt werden können, ist schon alleine durch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen mit einer deutlichen Verbesserung der Marktposition der Schiene zu rechnen. Selbst wenn man auch auf der Straße weitere Rationalisierungen unterstellt, ist rein durch die Verbesserung des Schienenangebotes eine Verlagerung auf die Schiene realistisch. So hat z.B. eine Studie im Auftrag des bmvit zu Potentialen der Rollenden Landstraße nach Inbetriebnahme des BBT aufgezeigt, dass die kommenden infrastrukturellen Rahmenbedingungen eine deutliche Effizienzsteigerung der Rollenden Landstraße bewirken werden. Maßnahmen, die zu einer Verteuerung oder Beschränkung des Straßengütertransportes führen, können eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene bewirken. Langfristig ist dazu – neben der Fertigstellung des BBT - die Schaffung der erforderlichen Schienenkapazitäten auf den Zulaufstrecken erforderlich. An diesen wird – wie oben beschrieben – intensiv gearbeitet.

Die Prognosen weisen darauf hin, dass ein Modal Split von 50% nur mit dem Ausbau der Schienenachse sowie ergänzenden, straßenseitigen Maßnahmen erreicht werden kann.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Gab bzw. gibt es Gespräche mit der EU, mit welchen konkreten Maßnahmen der Güterverkehr über den Brenner auf die Schiene verlagert werden soll?*
- *Welche Maßnahmen werden Sie setzen, damit es zu einer verstärkten Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene kommt sowohl in Bezug auf den Brenner Basistunnel als auch in Bezug auf Gesamtösterreich?*

Grundlegende Zielsetzung der österreichischen Verkehrspolitik ist seit jeher, Maßnahmen zu setzen und nachhaltige Lösungen zu entwickeln, die insbesondere auch sozialen und ökologischen Gesichtspunkten Rechnung tragen und Bevölkerung und Umwelt vor den negativen Auswirkungen – insbesondere des Straßengüterverkehrs, wie Schadstoffen, Lärm, Staus, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit etc. – schützen. Besonderer Fokus wird daher auf den Einsatz von Instrumenten gelegt, die eine Verkehrsverlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern wie Schiene, Binnenschiff oder Kombiniertem Verkehr bewirken.

Österreich ergreift in diesem Sinne eine Vielzahl an effektiven Maßnahmen, die Erfolge dahingehend zeigen, dass die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger attraktiver als der Straßenverkehr gestaltet wird. Hier ist etwa in besonderem Maße die Förderung des Kombinierten Verkehrs durch finanzielle Förderungen (Investitionsbeihilfen, Finanzierung Eisenbahninfrastruktur, Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen), steuerliche Maßnahmen (Begünstigungen bei der Kfz-Steuer), ordnungspolitische Rahmenbedingungen (z.B. Liberalisierungen und Ausnahmen von temporären Fahrverboten für Vor- und Nachlauf) oder Maßnahmen im Infrastrukturbereich oder im Hinblick auf Qualitätssteigerungen zu nennen.

Darüber hinaus ist die Schaffung fairer Bedingungen zwischen und innerhalb der Verkehrsträger das Ziel der österreichischen Verkehrspolitik. Dafür sollen vor allem Maßnahmen und Instrumente dienen, die von Österreich insbesondere auch auf europäischer Ebene stets mit Nachdruck vertreten wurden bzw. werden und die auf die Verwirklichung des Prinzips der Kostenwahrheit im Straßenverkehr abzielen. Durch die erstmalige Verankerung der Möglichkeit der Internalisierung von externen Kosten im Rahmen der für die Berechnung der LKW-Mauthöhe maßgeblichen

Wegekostenrichtlinie in ihrer geltenden Fassung wurde diesbezüglich bereits ein erster wichtiger Schritt in Richtung dieses Verursacherprinzips getan, sodass es nun in der EU möglich ist, dem Schwerverkehr neben den Kosten für die Infrastruktur auch jene für Lärm- und Schadstoffe anzulasten und dazu beizutragen, den Straßenverkehr ökologisch verträglicher, effizienter und nachhaltiger zu machen. Seit 1.1.2017 ist diese Maßnahme im österreichischen Mautsystem in Kraft.

Mehr Kostenwahrheit führt auch zu einer Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene, zur verstärkten Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und damit zu einer Senkung der Belastungen für die Umwelt und die betroffenen Menschen.

Dieser Zielsetzung dient auch die seit Jahren etablierte Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen auf der A13 und der A12. Mit der Einhebung dieser für die Errichtung der Schieneninfrastruktur zweckgebundenen Zuschläge soll nicht nur ein Finanzierungsbeitrag zum BBT sondern auch ein verkehrslenkender Effekt zugunsten der Schiene erzielt werden.

Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass Österreich zahlreiche weitere Maßnahmen gesetzt hat, um diesem Prinzip zu entsprechen und den Verkehr auf die Schiene zu verlagern, wie etwa die Regelungen von Sozialvorschriften sowie die Verhinderung von Gigalibern und klare Regelungen zur Lenk- und Ruhezeiten. Auch Nachtfahrverbote, umfassende und stetig ausgebaute Fahrverbote für ältere EURO-Klassen sowie für nicht lärmarme LKW sind in diesem Zusammenhang ebenso zu nennen, wie die erfolgreiche Einführung des sektoralen Fahrverbotes auf Teilen der A12 im November 2016, das auch von der Europäischen Kommission sowie den Nachbarstaaten akzeptiert und nicht beeinsprucht wurde.

Im Sinne der dargelegten Zielsetzungen werde ich mich auch weiterhin auf europäischer und internationaler Ebene für nachhaltige, die Verkehrsverlagerung stützende Lösungen einsetzen, insbesondere etwa auch im Rahmen des seitens der Europäischen Kommission für Ende Mai 2017 angekündigten „Straßenverkehrspaketes“, das auch Vorschläge zur Revision der Wegekostenrichtlinie enthalten soll. Es ist hier aber auch klar festzuhalten, dass Verlagerungsziele auf europäischer und nationaler Ebene noch größere Anstrengungen bedürfen und entsprechend

auch das Mitwirken unterschiedlicher Ressort. Die Einhaltung der bestehenden Vorschriften, gezielte Wirtschaftsförderung und die Erhöhung der zur Verfügung stehenden Mittel zur Verlagerung sind hier beispielhaft zu nennen.

Mag. Jörg Leichtfried

