



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0013-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 02. Mai 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Pock und KollegInnen haben am 10. März 2014 unter der **Nr. 993/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Brennerbasistunnel (BBT) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Wie lauten die letzten Schätzungen Ihres Ressorts zu den Endgesamtkosten des BBT bis zu seiner Inbetriebnahme (Aufschlüsselung inklusive Finanzierungskosten und einzelner Kostenposten)?*
- *In welchem Jahr ist die Inbetriebnahme des BBT geplant? Ist das Jahr 2025 für Sie noch immer realistisch für die Inbetriebnahme des BBT? Welche Abweichungen zum Projektplan bestehen aktuell (aufgeschlüsselt nach Projektphasen)?*
- *Wie ist der Status quo hinsichtlich der Gesamtplanung des BBT?*

Die für den Brenner Basistunnel (BBT) kalkulierten Errichtungskosten (für Österreich und Italien) belaufen sich auf rd. € 10 Mrd. zu laufenden Preisen (mit 2,5% vorausvalorisiert). Davon entfallen rd. € 90 Mio. auf die Planung, der Rest auf Erkundungsarbeiten, vorbereitende Arbeiten und Bau-

arbeiten. Die kalkulierten Errichtungskosten beinhalten auch Risikovorsorgen in Höhe von über € 1 Mrd. Wie bekannt werden die Kosten zur Errichtung des BBT zur Hälfte vom italienischen und zur Hälfte vom österreichischen Eigentümer (ÖBB-Infrastruktur AG) der BBT SE getragen. Die Finanzierung des BBT erfolgt in Österreich nicht im Rahmen einer Projektfinanzierung, sondern – so wie die anderen österreichischen Eisenbahnprojekte – als Teil des ÖBB-Rahmenplans im Wege einer von der öffentlichen Hand bezuschussten Unternehmensfinanzierung.

Die Planungen für den BBT sind bereits abgeschlossen, die Erkundungsarbeiten sind noch im Gange, vorbereitende Arbeiten bereits im Laufen. Die Hauptbaulose des BBT sollen 2016 begonnen werden. Die Fertigstellung des BBT ist für das Jahr 2025 geplant, die Inbetriebnahme des BBT für das Jahr 2026 vorgesehen.

Zu den Fragen 4, 5 sowie 9 bis 11:

- *Wie ist der Status quo hinsichtlich der Planung der Zufahrtstrecken des BBT (Unterscheidung zwischen den einzelnen Parzellen)?*
- *In welchem Jahr werden die Zufahrtstrecken voraussichtlich realisiert sein (Aufschlüsselung nach den einzelnen Zufahrtstrecken)?*
- *Welche Gewissheit gibt es über die Finanzierung der Realisierung der Zufahrtstrecken bis zur stufenweisen Verdopplung der gesamten Strecke von München bis Verona?*
- *Welche Entscheidungen sind diesbezüglich getroffen worden?*
- *Von welchen Institutionen müssen noch Entscheidungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass der gesamte BBT samt Zufahrtstrecken bis zu seiner Fertigstellung finanziert ist?*

Im Zusammenhang mit der nördlichen Zulaufstrecke wurde der auf österreichischem Gebiet liegende Abschnitt Baumkirchen – Kundl/Radfeld bereits 2012 fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Für den Abschnitt Kundl/Radfeld – München wurde am 15. Juni 2012 zwischen meinem damaligen deutschen Amtskollegen und mir eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Einleitung der vertieften Planungen für den Ausbau des Streckenabschnittes München – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld vorsieht, um auf der nördlichen Zulaufstrecke zeitgerecht bedarfsgerechte Kapazitäten bereitstellen zu können. Die Beratungen über den Planungsprozess der auf Basis der genannten Vereinbarung eingerichteten deutsch-österreichischen interministeriellen Arbeitsgruppe sind im Gange. Für diesen Abschnitt der nördlichen Zulaufstrecke ist aus verkehrlichen Gründen

eine gegenüber dem BBT um mehrere Jahre zeitversetzte Inbetriebnahme ausreichend, ohne dass nach der Eröffnung des BBT ein Engpass entstünde.

Die südliche Zulaufstrecke auf italienischem Gebiet umfasst die Abschnitte Franzensfeste – Waidbruck (Fortezza – Ponte Gardena), die Umfahrung Bozen, die Umfahrung Trient, die Zufahrtstrecke Verona sowie den Abschnitt Südtiroler Unterland.

Die Fertigstellung des aus Expertensicht als am zeitkritischsten einzustufenden Abschnitts Franzensfeste – Waidbruck, der am weitesten fortgeschritten ist, ist von italienischer Seite zeitgleich mit dem BBT für das Jahr 2025 vorgesehen.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Inwieweit ist die Finanzierung des BBT auf österreichischer Seite bereits gesichert? Welche Entscheidungen sind diesbezüglich bereits getroffen worden?*
- *Sind Sie über den Stand der Finanzierung auf italienischer Seite des BBT informiert? Was ist der aktuelle Stand?*
- *Welche Entscheidungen müssen noch getroffen werden, um sicherzugehen, dass der gesamte Betrieb bis zu seiner Fertigstellung finanziert ist?*

Wie bereits in der Einleitung Ihrer Anfrage festgehalten, erfolgte im Rahmen der Hauptversammlung der Brenner Basistunnel Gesellschaft (BBT SE) am 18. April 2011 der Beschluss der Phase III. Demgemäß war der BBT bereits in den letzten ÖBB-Rahmenplänen enthalten und die entsprechenden Zuschüsse des Bundes in den letzten § 42-Zuschussverträgen (Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperioden 2011-2016, 2012-2017 sowie 2013-2018) vorgesehen. Auch der Rahmenplan 2014-2019 enthält den BBT. Die Finanzierung des österreichischen Anteils des BBT ist derzeit gesichert.

In Italien werden durch Beschlüsse des interministeriellen Ausschusses für Wirtschaftsplanung (CIPE) laufend Budgetmittel für den BBT genehmigt und bereitgestellt.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Ist vor dem Start der Planungsphase I durch Ihr Ressort oder durch die Tiroler Landesregierung eine Energiebilanz des Bauprojektes gemacht worden?*
- *Wurde seit dem Jahr 1999 durch Ihr Ressort oder durch die Tiroler Landesregierung eine Energiebilanz des Bauprojektes gemacht? Wenn ja, wie lauten die Ergebnisse dieser Energiebilanz? Wenn nein, werden Sie in der XXV. Geschäftsperiode eine solche Energiebilanz vornehmen?*

Ich darf hierzu klarstellen, dass im UVP-Verfahren eine „Energiebilanz“ nicht erforderlich war. Dennoch wurden mehrere der aufgeworfenen Fragestellungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) 2008/09 betreffend den in Österreich befindlichen Teil des Brenner Basistunnels eingehend behandelt. Seit 2008 sind die wesentlichen Unterlagen hierzu sowie in Folge auch jene aus den Folgeverfahren auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einsehbar (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/index.html>).

Zur Frage 14:

- *Wurde in den Jahren 2005 bis 2013 von Ihrem Ressort eine Studie der Güter- und Personenverkehrsvorsagen durchgeführt? Wenn ja, wie lautete das Ergebnis der Studie der Güter- und Personenverkehrsvorsagen? Wenn nein, planen Sie bzw. Ihr Ressort in der XXV. Geschäftsperiode eine Studie der Güter- und Personenverkehrsvorsagen?*

Im Jahre 2009 wurde von meinem Ressort die Studie „Verkehrsprognose Österreich 2025+“ veröffentlicht. Die Studie ist die Grundlage verschiedener Planungen meines Ressorts, der ASFINAG und der ÖBB. Die Prognose umfasst den Personen- und Güterverkehr. Aufgrund der Vielfältigkeit der Ergebnisse wird von einer Zusammenfassung im Rahmen dieser Anfragebeantwortung Abstand genommen, es darf aber auf die unter http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/verkehrsprognose_2025/index.html publizierten Ergebnisse und Zusammenfassungen verwiesen werden.



Zu Frage 15:

- *Wurde in den Jahren 2005 bis 2013 von Ihrem Ressort eine Studie zu den Betriebskosten und Betriebsgewinnen des BBT gemacht? Wenn ja, wie lautete das Ergebnis der Studie zu den Betriebskosten und Betriebsgewinnen des BBT? Wenn nein, planen Sie bzw. Ihr Ressort in der XXV. Geschäftsperiode eine Studie zu den Betriebskosten und Betriebsgewinnen des BBT?*

Die von der BBT SE auf Grundlage der Erfahrungen bei anderen Tunneln ermittelten jährlichen jährlichen Kosten für den BBT (Instandhaltungs- und Betriebskosten) betragen rund € 22 Mio. Auf die Instandhaltung der Bahntechnik und der Tunnelinfrastruktur entfallen rund € 18 Mio. Die Betriebskosten für den BBT werden rund € 4 Mio. pro Jahr betragen.

Zur Frage 16:

- *Wie entwickelte sich das Gütervolumen am Brenner in den letzten 15 Jahren, also im Zeitraum von 1998 bis 2013? (Aufgeschlüsselt nach Jahren) Gab es tatsächlich eine konstante Steigerung von 5% p.a.?*

Nachfolgende Tabelle gibt das Gesamtaufkommen am Brenner (Straße und Schiene) in Mio. Netto-Netto-Tonnen (das ist das Gewicht der Waren ohne die Gewichte von Transporteinheiten im Kombinierten Verkehr) sowie die Steigerungsraten gegenüber dem Vorjahr wieder. Naturgemäß ist kein konstantes Wachstum zu verzeichnen, das Verkehrswachstum unterliegt unter anderem stark wirtschaftskonjunkturellen Schwankungen. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate zwischen 1998 und 2013 beträgt 1,8 % p.a., sie wurde stark durch die Wirtschaftskrise 2008 und 2009 beeinflusst. Das durchschnittliche jährliche Wachstum bis zur Wirtschaftskrise (1998 bis 2007) betrug 4,4 % p.a.

Jahr	Mio Netto-Netto Tonnen	Veränderung zu Vorjahr
1998	31,10	11,5%
1999	33,40	7,4%
2000	34,10	2,1%
2001	35,77	4,9%
2002	36,34	1,6%
2003	37,80	4,0%
2004	41,32	9,3%
2005	41,72	1,0%
2006	44,97	7,8%

2007	48,21	7,2%
2008	47,83	-0,8%
2009	38,96	-18,5%
2010	41,88	7,5%
2011	42,24	0,8%
2012	40,61	-3,8%
2013	40,72	0,3%

Güterverkehr Straße + Schiene am Brenner

Zur Frage 17:

- *Wie sehen Sie bzw. Ihr Ressort die Entwicklung Gesamtgüterverkehrsvolumen (in Tonnen) für die Jahre 2014, 2020 und 2030 im Bereich des Baus des BBT?*

Die in der Antwort zu Frage 14 zitierte Verkehrsprognose Österreich 2025+ konnte in der detaillierten, achsenbezogenen Prognose die Auswirkungen der Wirtschaftskrise noch nicht berücksichtigen. Einer Einschätzung des Institutes für Höhere Studien folgend (siehe Quelle unter Frage 14) ist nach der Wirtschaftskrise grundsätzlich mit einem Verkehrswachstum wie vor der Krise prognostiziert zu rechnen, allerdings auf nun niedrigerem Niveau. Dies führt dazu, dass die für 2025 prognostizierten Gütermengen (ca. 70 Mio. Tonnen für Straße und Schiene) erst wenige Jahre nach 2030 erreicht werden.

Aktualisierte Prognosebetrachtungen zur Brennerachse werden im Rahmen der Brennerkorridorplattform angestellt, wobei die Ergebnisse der deutschen Prognose zum Bundesverkehrswegeplan abgewartet werden.



Zu den Fragen 18 bis 21:

- *Wie viele Infopoints sind insgesamt installiert worden?*
- *Wie viel hat die Software und die Errichtung der Infopoints gekostet?*
- *Mit wie viel Geld unterstütze Ihr Ressort den „Infopoint Innsbruck“ der BBT-SE?*
- *Wie hoch sind die derzeitigen Instandhaltungskosten des „Infopoint Innsbruck“ der BBT-SE?*

Gemäß Mitteilung der BBT SE bestehen in Österreich und Italien derzeit zwei Infopoints. In Österreich wurde im Bahnhof Innsbruck ein Infopoint (ca. 20.000 Besucher pro Jahr) eingerichtet. In Italien besteht ein Infopoint am Bahnhof Franzensfeste (ca. 5.000 Besucher pro Jahr). Derzeit wird von der BBT SE für Österreich ein weiterer Infopoint in Steinach geplant.

Zusätzlich zu den Infopoints werden von der BBT SE Informationsabende und Vorträge zum BBT abgehalten.

Gemäß Stellungnahme der BBT SE hat die Errichtung des Infopoints in Innsbruck rd. € 100.000 gekostet. Die Personalkosten für die Betreuung des Infopoints betragen ca. € 40.000/Jahr und die laufenden Betriebskosten machen ca. € 35.000/Jahr aus.

Wie bekannt wird der BBT in Österreich durch Querfinanzierungsmittel, EU-Zuschüsse, einen Kostenbeitrag Tirols sowie im Zusammenhang mit dem ÖBB-Rahmenplan durch Zuschüsse des Bundes an die BBT-SE-Gesellschafterin ÖBB-Infrastruktur AG finanziert. Darüber hinaus wird der Infopoint durch das bmvit nicht direkt oder gesondert unterstützt.

Die Instandhaltungskosten für den Infopoint Innsbruck beliefen sich laut Mitteilung der BBT SE im Jahre 2013 auf rd. € 32.000 (Reinigung, Miete, Heizung, Strom).

Zu den Fragen 22 und 23:

- *Ist Ihr Ressort im Besitz der gesamten aktuellen Public-Health-Studie der BBT-SE? Wenn ja, wann werden Sie diese Studie veröffentlichen?*
- *Kennen Sie die Ergebnisse der aktuellen Public-Health-Studie der BBT-SE? Was sind die Ergebnisse der einzelnen Arbeitspakete?*

Es ist bekannt, dass die BBT SE zur Ausarbeitung der Einreichplanung mehrere Studien erstellen ließ, die aber – etwa infolge von Anpassungen in der weiteren Planungsphase – den endgültigen Einreichunterlagen nicht bzw. nicht vollständig beigeschlossen wurden. Bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (und ebenso bei der Ergänzung dieses Gutachtens infolge von Änderungen der Genehmigung) wurde von der Behörde aber unter anderem jeweils auch ein me-

dizinischer Sachverständiger eingebunden und im Umweltverträglichkeitsgutachten sind dementsprechend aktuelle Ergebnisse zur medizinischen Beurteilung enthalten.

Zu den Fragen 24 und 25:

- *Wie schätzen Sie bzw. Ihr Ressort das bisherige Verhalten des Bauträgers bezüglich der Einhaltung der Grundsätze der Transparenz und Bürgernähe der BBT-SE ein?*
- *Werden Sie bzw. Ihr Ressort die BBT-SE auffordern, künftig der Bevölkerung der betroffenen Gemeinden des Brennerbasistunnels mit absoluter Transparenz entgegen zu kommen?*

Bereits im Genehmigungsantrag der BBT SE war ein umfangreiches Kommunikationskonzept (unter anderem ein Projektinformationszentrum) vorgesehen. Im Rahmen des UVP-Verfahrens wurde dieses Konzept konkretisiert (vgl. etwa Seite 144 des Genehmigungsbescheides hinsichtlich einer Beschwerde- bzw. Umweltmanagementstelle) und die Antragstellerin hat sich weiters verpflichtet, wichtige Umweltinformationen laufend zeitnah im Internet zu veröffentlichen und Anfragen über Umweltdaten nachzukommen.

Sollte die BBT SE gegen die aus den Genehmigungsbescheiden erwachsenden Pflichten verstoßen, würde seitens der Behörde im Wege der Aufsichtstätigkeit entsprechend vorgegangen werden.

Hinzugefügt werden darf im Hinblick auf Transparenz außerdem, dass die BBT SE die Bevölkerung laufend informiert und seit 2007 durch eine Reihe von Veranstaltungen (2007: über 150 pro Jahr, 2008 - 2011: 50-60 pro Jahr, 2012 - 2013: über 30 pro Jahr) eingebunden hat. Weiters erfolgen seit 2012 Baustellenbesichtigungen (2012: über 130, 2013: über 100). Die Informationsveranstaltungen und Vorträge werden auch jeweils in den Bilanzberichten der BBT SE-Gesellschaft angeführt. Zudem werden alle Aufträge über € 200.000 europaweit ausgeschrieben und die Gewinner öffentlich bekannt gegeben und alle Aufträge der BBT SE über € 5.000 auf der BBT SE-Internetseite veröffentlicht.

Zu den Fragen 26 bis 30:

- *Wie viel Schotter wird im Zuge der Bauarbeiten auf der österreichischen Seite des BBT anfallen?*
- *Wie wird dieser Schotter verwendet bzw. verwertet werden?*
- *Welche konkreten Auswirkungen (Verkehrsaufkommen, Staubentwicklung, etc.) wird der Abbau des Schotters mit sich bringen?*
- *Welche Maßnahmen werden Sie bzw. Ihr Ressort setzen, um die AnrainerInnen im Baugebiet des BBT von Verkehrs-, Lärm-, und Staubbelastung zu schützen?*
- *Welche Maßnahmen werden Sie bzw. Ihr Ressort zur Sicherung und Einhaltung der umweltschutzrechtlichen Auflagen unternehmen?*

Die aufgeworfenen Fragestellungen wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung bzw. des UVP-Verfahrens ausführlich behandelt. Die zur Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen notwendigen Maßnahmen sind insbesondere im Genehmigungsbescheid vom 15. April 2009 (wobei das Umweltverträglichkeitsgutachten und die Verhandlungsschriften integrierende Bestandteile des Bescheides bilden) zusammengefasst. Hierzu zählen etwa ergänzend zur behördlichen Aufsicht die Bestellung von Bauaufsichten und die Einrichtung einer Ansprechstelle und einer Informationsstelle durch das Eisenbahnunternehmen. Der angeführte Bescheid wurde durch Erkenntnis des VwGH vom 28. November 2013, ZI. 2011/03/0219, bestätigt.

Wesentliche Aussagen zum Ausbruchmaterial finden sich etwa in den Unterlagen zur „Materialbewirtschaftung“ (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/bbt4/index.html>).

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