

An den
Präsident des Nationalrates

Mag. Wolfgang Sobotka

Parlament

1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0023-I/PR3/2018

29. Oktober 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Kovacevic, Genossinnen und Genossen haben am 3. September 2018 unter der **Nr. 1578/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verschlechterung der Lebensqualität der Tiroler Bevölkerung aufgrund Einsparungen beim BBT gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche finanziellen Änderungen bringt der neue Rahmenplan der ÖBB in Bezug auf den früheren (ersuche um Anführung der Auswirkungen auf die einzelnen Projekte)?*

Grundsätzlich ist anzumerken, dass es mit dem neuen Rahmenplan 2018-2023 in Summe gelungen ist, trotz der engen budgetären Vorgaben nicht von den definierten Zielen zum Ausbau des Bahnnetzes abzurücken. Beispielsweise beträgt die Investitionssteigerung von 2017 auf 2021 nahezu 50 Prozent. Es wird somit in Zukunft wesentlich mehr in den Ausbau der Bahn investiert als in den vergangenen Jahren.

Der Masterplan Zielnetz 2025+ wird mit dem Rahmenplan 2018-2023 wieder ein Stück weiter umgesetzt und **13,9 Mrd. Euro** werden in das Netz der ÖBB investiert. In Summe wurde ein Paket beschlossen, das den wirtschaftlichen Standort Österreich weiter stärkt und zur Umsetzung der integrierten Klima- und Energiestrategie beiträgt.

Der sechsjährige Rahmenplan wird grundsätzlich jährlich fortgeschrieben und auf den neuen, sechsjährigen Zeitraum angepasst. Dabei werden die Kosten- und Zeitpläne für alle Projekte

den entsprechenden Kenntnisständen aus den Projekten angepasst.

Was das Bundesland Tirol betrifft, so ist es gelungen, mit dem neuen Rahmenplan erstmals eine finanzielle Vorsorge für die erforderlichen Grundeinlösen und die weiterführenden Planungen für den Brenner-Nordzulauf im Abschnitt Schafteu – Knoten Radfeld sicherzustellen. Damit wird ermöglicht, dass die ÖBB-Infrastruktur AG die Planungsphase für den Brenner-Nordzulauf fortführen kann.

Das für das Bundesland Tirol prognostizierte Investitionsvolumen des vorigen Rahmenplans 2017-2022 betrug in der Rahmenplanperiode 2017-2022 ca. 3,0 Mrd. Euro. Im Rahmenplan 2018-2023 beträgt das für das Bundesland Tirol prognostizierte Investitionsvolumen in der Rahmenplanperiode 2018-2023 ca. 3,1 Mrd. Euro.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Welche gesundheitsrelevanten Auswirkungen haben diese Änderungen bzw. Einsparungen auf die betroffene Bevölkerung in der jeweiligen Region?*
- *Sind in Anbetracht der negativen gesundheitlichen Folgen für die Bevölkerung Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen und wenn "ja", welche und wenn "nein", warum nicht?*

Es gab mit dem Rahmenplan 2018-2023 keine durch Einsparungen bedingte inhaltlichen Änderungen in den Projekten und somit auch keine dadurch begründeten Änderungen in gesundheitsrelevanten Auswirkungen.

Zu den Fragen 4, 9 und 14:

- *Welche finanziellen Änderungen bringt der neue Rahmenplan der ÖBB betreffend die Zulaufstrecke für den BBT?*
- *Was sind die Auswirkungen der Einsparungen beim viergleisigen Ausbau des Unterinntals (Schafteu-Knoten Radfeld)?*
- *Gehen durch die Einsparungen Arbeitsplätze verloren und wenn „ja“, wie viele?*

Wie zu Fragepunkt 1 ausgeführt ist es gelungen, mit dem neuen Rahmenplan erstmals eine finanzielle Vorsorge für die erforderlichen Grundeinlösen und die weiterführenden Planungen für den Brenner-Nordzulauf im Abschnitt Schafteu – Knoten Radfeld sicherzustellen. Damit wird ermöglicht, dass die ÖBB-Infrastruktur AG die Planungsphase für den Brenner-Nordzulauf fortführen kann. Von Einsparungen kann somit nicht die Rede sein. Die finanziellen Auswirkungen der Neuaufnahmen sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Projekte des Brenner-Nordzulaufes im Rahmenplan 2018-2023

(Die beiden gegenüber dem Rahmenplan 2017-2022 neu aufgenommenen Zeilen sind gelb markiert, Werte in Mio. €, vorausvalorisiert):

Ebene BMVIT	Vorhaben	Stabilität	2018-2023 v	Summe v
Staatsgrenze n. Kufstein - Schaf-tenau; 4-gleisiger Ausbau Unterinn-tal			9,2	21,0
	BR7000: Staatsgrenze n. Kufstein - Schaf-tenau, viergleisiger Ausbau; Trassenauswahlverfahren	Planun-gen	3,0	5,0
	BR7001: Staatsgrenze n. Kufstein - Schaf-tenau, viergleisiger Ausbau; Trassensicherung, UVE Grund-satzgenehm., Strat. Grundeinlöse	Planun-gen	6,2	16,0
Schaftenau - Kno-ten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal			35,3	105,2
	BR6100: Schaf-tenau - Knoten Rad-feld, viergleisiger Ausbau; Strate-gische Grundeinlöse	Planun-gen	15,0	17,0
	BR6001: Schaf-tenau - Knoten Rad-feld, viergleisiger Ausbau; Trassen-sicherung, UVE Grundsatzgeneh-migung	Planun-gen	11,5	13,7
	BR6002: Schaf-tenau - Knoten Rad-feld, viergleisiger Ausbau; Planung	Planun-gen	7,5	37,1
	BR6003: Schaf-tenau - Knoten Rad-feld, viergleisiger Ausbau; Grund-einlöse	Planun-gen	1,2	37,4

Zu den Fragen 5 und 6:

- Welche gesundheitsrelevanten Auswirkungen haben diese Änderungen bzw. Einsparungen auf die betroffene Bevölkerung im Tiroler Unterland?
- Sind in Anbetracht der negativen Folgen für die Bevölkerung im Tiroler Unterland Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen und wenn "ja", welche und wenn "nein", warum nicht?

Es gab mit dem Rahmenplan 2018-2023 keine durch Einsparungen bedingte inhaltlichen Än-

derungen in den Projekten und somit auch keine dadurch begründeten Änderungen mit gesundheitsrelevanten Auswirkungen.

Weiters möchte ich darauf hinweisen, dass für den Abschnitt Schaftenau – Radfeld die Umweltverträglichkeitsprüfung durch Vorlage des UVP-Konzeptes im Dezember 2017 eingeleitet wurde und die Einreichunterlage zur UVE im Jahr 2019 erwartet wird. Im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens werden auch die gesundheitsrelevanten Themen abgehandelt und allfällig notwendige zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben.

Für den grenzüberschreitenden Abschnitt werden derzeit Grobtrassen entwickelt und somit kann keine Aussage zu gesundheitsrelevanten Auswirkungen und den allenfalls erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen gemacht werden. Eine Trassenentscheidung wird 2020 erwartet.

Zu Frage 7:

- *Ist durch die Änderung des ÖBB-Rahmenplans der aktuell geplante Zeitpunkt der Fertigstellung des BBT gefährdet?*

In der Sitzung des Ministerrates am 21. März 2018 wurde von der Bundesregierung aufgrund eines von mir eingebrachten Ministerratsvortrags der Rahmenplan 2018-2023 beschlossen, der auch die Umsetzung des Brenner Basistunnels vorsieht.

In meinem Bericht an die Bundesregierung betreffend ÖBB-Rahmenplan 2018 bis 2023 ist folgendes festgehalten:

„Entsprechend dem geltenden Bauzeitplan für den BBT, zu welchem sich die österreichische Bundesregierung bekennt, sind folgende Eckpunkte für das BBT-Projekt vorgesehen:

- Fortführung der Bauarbeiten zur Bauvorbereitung und vertieften Erkundung, die 2011 gestartet wurden sowie Errichtung der Hauptbaulose.
- Die Inbetriebnahme des BBT ist für 2027 geplant.“

Eine gleichlautende Passage ist auch in meinem Bericht an den Nationalrat zum ÖBB-Rahmenplan 2018 bis 2023 (III-131 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVI. GP) enthalten. Dieser Bericht wurde am 5. Juni 2018 in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Nationalrates behandelt.

Von einer Gefährdung der Fertigstellung des BBT durch den Rahmenplan 2018-2023 kann daher keine Rede sein.

Ergänzt werden darf, dass das im Ministerratsvortrag genannte Inbetriebnahmedatum auf dem derzeit gültigen Bauzeitplan 2017 für den BBT basiert. Der Bauzeitplan ist von der Pro-

jektgesellschaft BBT SE jährlich zu aktualisieren. Diese Aktualisierung (Bauzeitplan 2018) ist derzeit im Gange.

Zu Frage 8:

- *Wie viele Kilometer der Zulaufstrecke sollen im Bezirk Kufstein im Vergleich zur gesamten Zulaufstrecke oberirdisch verlaufen (ersuche um Anführung der exakten Kilometerpunkte)?*

Im Bezirk Kufstein laufen derzeit in zwei Planungsräumen Planungsaktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG. Es handelt sich dabei um die Projekte Schaftenau – Knoten Radfeld und das Projekt Staatsgrenze nächst Kufstein – Schaftenau, das gemeinsam mit der DB Netz AG bearbeitet wird, und das sich in Deutschland bis in den Raum Rosenheim erstreckt. Die Planungsprojekte weisen einen unterschiedlichen Entwicklungsstand auf.

Im sogenannten „gemeinsamen Planungsraum ÖBB/DB“ findet ein grenzüberschreitendes Trassenauswahlverfahren statt. Seitens der ÖBB und DB wurde ein Beteiligungsverfahren für diese Trassenauswahl erarbeitet, der Stand der Arbeiten ist auf der Homepage www.brennernordzulauf.eu abrufbar. Am 18. Juni 2018 haben die Bahnen die ersten Grobtrassen vorgestellt und in Planungsausstellungen der Bevölkerung präsentiert. Mit der Vorlage einer Vorschlagstrasse ist Ende 2019 / Anfang 2020 zu rechnen, danach können die exakten Kilometerpunkte auf Basis der Trassenauswahl angegeben werden.

Im anschließenden Abschnitt Schaftenau – Radfeld wird die Umweltverträglichkeitserklärung vorbereitet. Die dazu erforderlichen Umweltuntersuchungen befinden sich in der Endphase. Ein Zwischenstand der Planungen wurde in Öffentlichkeitsveranstaltungen präsentiert und die Rückmeldungen der Bevölkerung in die Planung aufgenommen. Aufbauend auf den Ergebnissen der Umweltuntersuchungen und den Rückmeldungen aus den Gemeinden, von den unmittelbaren Anrainern sowie von der Bevölkerung wird die Planung adaptiert und finalisiert. Mit einer Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung ist das zur Genehmigung vorgesehene Projekt definiert, und es können die exakten Kilometerpunkte angegeben werden.

Zu den Fragen 10 bis 12:

- *Haben Sie das Schreiben der Gruppe "Kampf dem Lärm" aus Langkampfen vom 06.07.2018 erhalten?*
- *Haben Sie bereits darauf reagiert bzw. geantwortet bzw. beabsichtigen Sie dies zu tun und wenn "ja", auf welche Weise?*
- *Werden Sie die Forderungen der BürgerInneninitiative "Kampf dem Lärm" umsetzen?*

Nicht nur das Schreiben ist in unserem Hause eingelangt, sondern es wurde sogar – unterstützt durch eine Initiative von Frau NAbg. Carmen Schimanek - dem Wunsch entsprochen, eine Delegation der genannten Initiative zu einem Treffen einzuladen. Bei diesem Dialog, der

am 10. Oktober stattgefunden hat, standen neben hochrangigen politischen Vertretern des Bundes und den Mitarbeitern meines Kabinetts auch Fachexperten des BMVIT und der ÖBB als direkte Ansprechpartner zur Verfügung. Es ist mir ein großes Anliegen, den engagierten Bürgern eine solche Plattform zu bieten, in der konkrete Fragestellungen ganz offen und unmittelbar angesprochen und diskutiert werden können.

Zu Frage 13:

- *Ist aus Sicht des ho. Ressorts die gemäß Regierungsprogramm der Tiroler Landesregierung geplante LKW-Obergrenze bis 2027 gefährdet? Wenn "ja", aus welchen Gründen, wenn „nein“, warum nicht?*

Im Zusammenhang mit der Einführung einer LKW-Obergrenze darf ich in grundsätzlicher Hinsicht auf die Anfragebeantwortung zur PA 85/J-NR 2017 verweisen. Ich habe in der Zwischenzeit in einem Schreiben an Kommissarin Bulc festgehalten, dass vor dem Hintergrund der Zielsetzung der Verbesserung der Belastungssituation auch Überlegungen im Zusammenhang mit Maßnahmen im Hinblick auf eine Obergrenze an LKW-Fahrten über besonders betroffene Alpenübergänge kein Tabu sein dürfen.

Ing. Norbert Hofer

