

---

**2822/J-BR/2011**

---

**Eingelangt am 14.04.2011**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## Anfrage

der **Bundesräte Stephan Zangerl**

Kolleginnen und Kollegen

an die **Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie**

betreffend

### **Der Brenner Basis Tunnel: 74 offene Fragen**

Beim Brenner Basis Tunnel (BBT) gibt es zwar immer wieder Beteuerungen, wonach dieses Projekt „auf Schiene“ sei, tatsächlich gibt es jedoch erhebliche Probleme bei der Finanzierung, und zwar sowohl in Italien als auch in Österreich. Noch größere Unsicherheiten betreffen die Zulaufstrecken in Italien und Deutschland sowie die Folgekosten des Projekts.

Unabhängig davon gilt als unbestritten, dass der BBT nur dann zur Verkehrsverlagerung beitragen kann, wenn politische Maßnahmen gesetzt werden, die derzeit jedoch von Italien, Deutschland und anderen EU-Staaten abgelehnt werden und daher keine Aussicht auf Durchsetzung haben.

Eine Reihe von drängenden Fragen zum Projektstand werden daher gestellt.

Selbst wenn der BBT samt Zulaufstrecken fertig gestellt und voll genutzt würde, bedeutet dies weiterhin Belastungen der TirolerInnen entlang der bestehenden Autobahn und entlang der bestehenden Brennerbahn. Gegenüber dem heutigen Zustand ergäbe sich laut offiziellen Studien und Zahlen aus dem Genehmigungsverfahren keine wesentliche Entlastung von Lärm und Abgasen. Vielmehr erzeugen die BBT-Baustellen in den kommenden zwei Jahrzehnten erhebliche zusätzliche Umweltschäden und Umweltbelastungen.

Daher werden - unabhängig von Bau oder Nicht-Bau des BBT - alle zur Verfügung stehenden alternativen Maßnahmen für zwingend notwendig erachtet, damit die Bevölkerung in den kommenden Jahren bereits positive Effekte wahrnimmt. Es stellt sich daher die Frage, welche Maßnahmen und Investitionen die Bundesregierung bzw. das BMVIT in den kommenden Jahren bis zur eventuellen Inbetriebnahme des BBT vorsieht.

Die unterzeichneten Bundesräte stellen daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### **ANFRAGE**

- 1) Laut Gesetz muss bei allen Projekten, die in den Rahmenplan des BMVIT aufgenommen werden, eine Kosten-Nutzen-Bilanz nach definierten Kriterien erfolgen. Wurde diese bei Koralmtunnel, Semmeringtunnel und Brenner-Basis-Tunnel (BBT) erhoben, und wo können diese Daten eingesehen werden?
- 2) Auf welchen Prognosen zu Verkehrszahlen beruhen diese Evaluierungen?
- 3) Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde für die drei Tunnelprojekte jeweils einzeln errechnet?
- 4) Ist das BMVIT bereit, Infrastrukturprojekte zu unterstützen, die ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und damit einen Verlust für die Steuerzahler bringen?
- 5) Im Frühjahr 2010 kündigte das BMVIT eine Evaluierung aller Vorhaben an. Noch vor Abschluss wurde ein Bauleistungsvertrag des Koralmtunnels an die STRABAG vergeben. Weshalb erfolgte dieser Schritt, der praktisch eine Bauentscheidung bedeutete, vor Abschluss der Evaluierung?
- 6) Gemäß Medienberichten liegen die jährlichen Betriebskosten des Koralmtunnels bei 400 Mio. Euro und müssen nicht von den ÖBB, sondern vom Bund getragen werden. Weshalb erfolgte diese Zusage?
- 7) Handelt es sich um eine Subvention des Schienenverkehrs oder des Schienennetzbetreibers, die europarechtlich bedenklich sein könnte?
- 8) Mit welchen jährlichen Betriebskosten wird beim BBT ab Fertigstellung gerechnet?
- 9) Wer trägt diese Kosten? Wo kann in die entsprechenden Berechnungen Einsicht genommen werden?
- 10) Welchen Wert hat der Anteil des Landes Tirol an der BBT SE?
- 11) Muss das Land Tirol dem Anteil entsprechend oder aufgrund sonstiger rechtlicher Verpflichtungen später für die Betriebskosten des BBT haften?

- 12) Wie hoch werden die langfristigen Folgekosten der Deponie Padastertal zum Erhalt der Standsicherheit geschätzt?
- 13) Wer trägt diese Kosten, sobald die Rücklagen (bescheidgemäß lediglich 700.000 Euro) und die Entschädigungen der Grundeigentümer aufgebraucht sind? Der Bund, das Land Tirol oder die Gemeinden vor Ort?
- 14) Ist Ihnen bekannt, dass die 5 Deponien trotz Einsprüchen der Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen, die die Wiederverwertung des Materials statt der teuren Deponierung fordern, auch in zweiter Instanz genehmigt wurden, da Gutachter die Schwierigkeit der Wiederverwertung bestätigt haben, gleichzeitig aber von der BBT SE eine Studie in Auftrag gegeben wurde, die nach Verwertungsmöglichkeiten sucht, und auch eine erste Möglichkeit gefunden hat, durch die die Deponie „Europabrücke“ vermutlich überflüssig wird?
- 15) Halten Sie die gutachterlichen Feststellungen für nachvollziehbar, und sollte es nicht im öffentlichen Interesse liegen, die Deponie Padastertal möglichst zu verhindern?
- 16) Wurde zwischen den ÖBB und der italienischen Bahn ein Vertrag zur Interoperabilität des BBT unterzeichnet?
- 17) Gemäß Medienberichten hat die Westbahn (Miteigentümer HP. Haselsteiner) dem Bund damit gedroht, für sich die gleichen Subventionen wie für die ÖBB-Personenzüge zu beantragen. Wurde damit Druck auf die Bundesregierung ausgeübt, die Tunnelbauten voranzutreiben?
- 18) Ist die Drohung vom Tisch, seit die Entscheidungen zu Koralmtunnel und BBT gefallen sind?
- 19) Und handelt es sich um eine Klage, die Aussicht auf Erfolg hat oder gehabt hätte?
- 20) Laut allen vorliegenden Studien - auch jenen, die im Rahmen des BBT-Genehmigungsverfahrens offiziell präsentiert wurden - kann der BBT nur dann Verkehr auf die Schiene verlagern, wenn politische Maßnahmen gesetzt werden. Daher hat das BMVIT lange Zeit entsprechende Maßnahmen der EU und der Nachbarstaaten vor einem Baubeginn gefordert. Weshalb hat man nun den Entschluss zu „erweiterten Erkundungen“ gefasst, ohne auf Zusagen zu warten?
- 21) Was bedeutet „erweiterte Erkundung“ des BBT bis 2016?
- 22) Geht es nur darum, die EU-Förderungen von 1 Mrd. Euro nicht verlieren zu wollen?
- 23) Dürfen bis 2016 überhaupt die gesamten TEN-T-Gelder der EU, die für das Projekt reserviert sind, in Anspruch genommen werden, wenn ein Großteil davon für die Hauptstollen reserviert ist?

- 24) Ist davon auszugehen, dass die STRABAG den Zuschlag für die weiteren Ausschreibungen, die in Österreich abgewickelt werden, erhalten wird?
- 25) Welchen Anteil am BBT darf die EU rechtlich gesehen maximal finanzieren?
- 26) Wird die BBT SE durch die ÖBB mit dem Bau des BBT beauftragt, oder werden andere Möglichkeiten in Betracht gezogen / favorisiert?
- 27) Ist Ihnen bekannt, dass gerade Deutschland und Italien bei jeder Novellierung der „Eurovignette“-Richtlinie der EU im Europäischen Parlament seit Jahren jeden Fortschritt und eine Verteuerung des LKW-Verkehrs blockieren?
- 28) Glauben Sie, dass Italien ernsthaft die Verkehrsverlagerung auf die Schiene beabsichtigt, wenn es vor dem Europäischen Gerichtshof das sektorale Fahrverbot in Tirol bekämpft?
- 29) Ist Ihnen bekannt, dass die derzeitige deutsche Bundesregierung mit CSU-Verkehrsminister Ramsauer Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung offiziell in Anfragebeantwortungen ablehnt und vor allem Mobilität fördert?
- 30) Halten Sie unter diesen Voraussetzungen den Baubeginn des BBT-Erkundungsstollens und der „Hauptbaumaßnahmen“ für sinnvoll?
- 31) Ist Ihnen bekannt, dass die deutsche Bedarfserhebung 2010 erbracht hat, dass der Zulauf auf deutschen Seite zum BBT nicht prioritär ist und nur unter sehr günstigen, unwahrscheinlichen Bedingungen ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen würde?
- 32) Ist Ihnen bekannt, dass es bezüglich der Zulaufstrecke daher keine konkreten Planungen gibt?
- 33) Halten Sie unter diesen Voraussetzungen den Baubeginn des BBT-Erkundungsstollens und der „Hauptbaumaßnahmen“ für sinnvoll?
- 34) Ist Ihnen bekannt, dass der italienische Rechnungshof seit 2007 die Gelder für die Planung der italienischen Zulaufstrecke blockiert, da kein Geld für den Bau vorhanden ist?
- 35) Halten Sie unter diesen Voraussetzungen den Baubeginn des BBT-Erkundungsstollens und der „Hauptbaumaßnahmen“ für sinnvoll?
- 36) Ist Ihnen bekannt, dass die CIPE-Entscheidung des interministeriellen Komitees vom Herbst 2010, mit der der BBT zum prioritären Projekt erklärt wurde, anders als von der BBT SE in allen Medien verbreitet, keine Finanzierungsgarantie darstellt?

- 37) Ist Ihnen bekannt, dass es sich nicht um die erste CIPE-Entscheidung zum BBT handelte, sondern im Juli 2010 der italienische Rechnungshof bemängelte, dass Italien nicht in der Lage ist, 20% des BBT zu finanzieren, und daher den nach italienischem Recht erforderlichen Sichtvermerk verweigerte?
- 38) Ist Ihnen bekannt, dass der BBT daraufhin von der CIPE zum prioritären Projekt erklärt wurde, weil nach italienischem Recht in diesem Fall mit dem Bau begonnen werden darf, wenn nur 10% der Gelder vorhanden sind?
- 39) Ist Ihnen bekannt, dass diese Gesetzeslage überhaupt erst mit Anfang 2010 von der Regierung Berlusconi eingeführt wurde?
- 40) Ist Ihnen bekannt, dass die italienische Regierung die Rücklagen der Brennerautobahn A22, die für die Querfinanzierung des BBT vorgesehen waren, in offiziellen Dokumenten derzeit mehrfach verplant hat und es überhaupt keine gesicherten Geldquellen für den BBT gibt, sondern bislang lediglich 280 Mio. Euro zur Verfügung gestellt wurden?
- 41) Halten Sie unter diesen Voraussetzungen den Baubeginn des BBT-Erkundungstollens und der „Hauptbaumaßnahmen“ für sinnvoll?
- 42) Ist Ihnen bekannt, dass für die italienische Zulaufstrecke derzeit überhaupt kein Geld vorhanden ist?
- 43) Ist Ihnen bekannt, dass die italienische Regierung trotz mehrfacher Versprechen und Staatsverträgen mit der Schweiz den Ausbau der Zulaufstrecken zu Gotthardbasistunnel und Lötschbergtunnel (NEAT) nicht vorantreibt, sondern jedenfalls bis 2030 nicht in Angriff nehmen wird? Es handelt sich hierbei um wesentlich kürzere Strecken, als der BBT erfordern würde - dort werden 180km Tunnels von Brixen bis Verona geplant. Bislang veranschlagt die italienische Regierung dafür Kosten von 7 bis 8 Mrd. Euro, bei vergleichbaren Projekten liegen die Kosten - insbesondere in Italien - bislang bei etwa 100 Mio. Euro pro Kilometer, d.h. für die Zulaufstrecke wären mind. 18 Mrd. Euro zu veranschlagen.
- 44) Glauben Sie, dass eine Realisierung der italienischen Zulaufstrecke in absehbarer Zeit erfolgt?
- 45) Italien gilt als einer der Kandidaten, die sich unter den Euro-Schutzschirm flüchten müssten, wenn die Staatsverschuldung so wie in der Vergangenheit weiter zunimmt. Dafür oder für jede andere Form der Euro-Stützung müssten u.a. auch die österreichischen Steuerzahler haften. Etwa 10% des heutigen Gesamtschuldenstandes Italiens sind auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken zurückzuführen, dh eine Fortführung der teuren TEN-Projekte treibt Italien weiter in die Staatsverschuldung. Halten Sie es für sinnvoll, dass Italien diesen haushaltspolitischen Kurs fortsetzt bzw. von der EU und Österreich zum Projekt TEN-Strecke 1 gedrängt wird, wenn der österreichische Steuerzahler eventuell für italienische Staatsschulden mit haften muss?

- 46) Entscheidet das BMVIT über die Anträge auf Wiederaufnahme des UVP-Verfahrens von Bürgerinitiativen infolge des VwGH-Erkenntnisses vom September 2010 fristgerecht, oder wird eine Säumnisbeschwerde notwendig sein?
- 47) Wie hoch wird die Verschuldung der ÖBB bis 2020 voraussichtlich ansteigen?
- 48) Besteht die von ÖBB-Chef Christian Kern medial verbreitete Gefahr, dass die ÖBB eventuell Konkurs anmelden müssen und ausländische Konkurrenten den Bahnbetrieb oder die ÖBB übernehmen?
- 49) Halten Sie es für sinnvoll, österreichweit sämtliche Gelder für Infrastrukturen in drei Hochgeschwindigkeitstunnels zu investieren, während gleichzeitig der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stark zurückgefahren wird und damit das Gegenteil des erklärten Ziels, nämlich eine Rückverlagerung von Verkehr auf die Straße, verursacht wird?
- 50) Halten Sie es für sinnvoll, in Korridore zu investieren, während gleichzeitig im Dezember 2010 ein Großteil aller Güterbahnhöfe in Österreich geschlossen wurde?
- 51) Glauben Sie, mit dieser Strategie eine Verlagerung auf die Schiene erreichen zu können, wenn Unternehmen aufgrund der Bahnhofsschließungen auf den LKW umsteigen müssen oder sogar geplante Betriebsansiedlungen nun mangels Bahnanschluss aufgegeben haben - beispielsweise in Tirol im Bereich der weitgehend fertig gestellten Unterinntalbahn?
- 52) Bewirkt die Querfinanzierung des BBT mit Einnahmen aus den Autobahnmauten Ihrer Meinung nach nicht den nachteiligen Effekt, dass für die nächsten Jahrzehnte so viel Verkehr wie möglich auf die Transitstrecken gelockt werden muss, da andernfalls die Finanzierung des BBT gefährdet ist?
- 53) Ist Ihnen bekannt, dass es Studien zur Verlegung von Gas- oder Hochspannungsleitungen im Erkundungsstollen des BBT gibt?
- 54) Ist Ihnen bekannt, dass die italienische TERNNA sich aus Kostengründen dagegen und für eine oberirdische Hochspannungsleitung ausspricht?
- 55) Kann es sein, dass nur noch beabsichtigt wird, den Erkundungsstollen mit EU-Subventionen zu bauen?
- 56) Würden Österreich und Italien im Falle einer späteren Baueinstellung die erhaltenen Beihilfen für den BBT zurückzahlen müssen?

- 57) Der Bürgerinitiative Lebenswertes Wipptal wurde vom BMVIT schriftlich mitgeteilt, dass deren Alternativvorschlag zum BBT - nämlich ein dreispuriger Ausbau der Bestandsstrecke über den Brenner mit Unterflurtrassen zur Lärmentlastung in den Dörfern - geprüft werde. Wurde diese Prüfung mittlerweile abgeschlossen?
- 58) Wo können die entsprechenden Unterlagen eingesehen werden?
- 59) Hält die Bundesregierung es für zulässig, nach Schweizer Vorbild ein Mindestladegewicht für Transit-LKW vorzuschreiben? In der Schweiz hat dies zu einer Steigerung der durchschnittlichen Beladung um über 40% und zu entsprechender Reduktion der LKW-Transitfahrten geführt - am Brenner rollt nach wie vor etwa jeder 5. LKW leer durch Tirol.
- 60) Wer wäre für eine entsprechende Vorschrift zuständig?
- 61) ÖBB-Chef Christian Kern hat in den Medien angekündigt, dass die Rollende Landstraße (RoLa) in den nächsten Jahren schrittweise eingestellt werden muss. Hängt dies damit zusammen, dass die Subventionen pro LKW EU-rechtlich zeitlich befristet sein müssen?
- 62) Wie sehen die Planungen für die nächsten Jahre aus?
- 63) Volkswirtschaftler sind sich heute weltweit einig, dass die Bauwirtschaft nicht mehr arbeits-, sondern kapitalintensiv ist und daher keine bedeutende Wertschöpfung mehr erfolgt. Beim BBT wird mit weniger als 1000 Arbeitsplätzen - großteils beschränkt auf die Bauzeit - und einer jährlichen Wertschöpfung laut Angaben von BBT SE-Präsident Bergmeister von nur ca. 15 Mio. Euro für Tirol gerechnet. Gleichzeitig ist Österreich in Bildung und Forschung nach aktuellen Zahlen weiter abgestürzt. Wäre es nicht sinnvoller und für die Zukunft Österreichs langfristig weitaus gewinnbringender, verstärkt in Bildung zu investieren?
- 64) Wäre es nicht sinnvoller, statt zweifelhafter Großbauten mit diesem Geld Wärmedämmungsmaßnahmen österreichweit zu fördern, die der regionalen Wirtschaft und dem Mittelstand zugute kommen, die Abhängigkeit von fossilen Energien reduzieren und Luftschadstoffe eindämmen?
- 65) Ist Ihnen bekannt, dass die Eindämmung des PKW-Verkehrs und die Wohnraumdämmung die Luftschadstoffe in Tirol sehr viel stärker reduzieren würden als eine (fragliche!) Verlagerung des Transitverkehrs durch den BBT?
- 66) Ist Ihnen bekannt, dass Hochgeschwindigkeitstunnels nicht energieeffizient sind, obwohl dies von den Befürwortern immer wieder behauptet wird, und Studien im Lötchbergtunnel mittlerweile belegt haben, dass gegenüber Passstrecken (aufgrund des Luftwiderstandes im Tunnel) keine Energie gespart wird?

- 67) Ist Ihnen bekannt, dass für den Strombedarf des BBT ein Kraftwerksausbau geplant war, der eines der wertvollsten österreichischen Natura-2000-Gebiete, den Tiroler Lech, erheblich beeinträchtigt?
- 68) Wie soll der Strombedarf des BBT gedeckt werden, nachdem das Kraftwerksprojekt „Spullersee“ vermutlich nicht verwirklicht wird?
- 69) Ist Ihnen bekannt, dass es (im Gegensatz zu den Beteuerungen der BBT SE) aus logistischen Gründen keine Vorteile bringt, sehr lange Züge durch Basistunnels zu schicken, da das restliche Streckennetz nicht darauf ausgelegt ist und insbesondere in Italien nur Höchstlängen von 550m die Bahnhöfe anfahren können, weshalb die ETH Zürich in einer Studie davon abgeraten hat, hohe Zuglängen am Gotthardbasistunnel einzusetzen?
- 70) Die ETH hat in ihrer Studie auch von hohen Geschwindigkeiten im Tunnel abgeraten, da diese die Trassenkapazität reduzieren. Halten Sie eine Auslegung des BBT auf Geschwindigkeiten über 160 km/h (Maximalgeschwindigkeit für Güterzüge) überhaupt für sinnvoll, wenn dies die Kapazität herabsetzt und die Kosten unnötig erhöht?
- 71) Wurden jemals Studien zu Alternativen zum BBT, die Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung bewirken, erhoben? Falls es diese gibt - wo können diese angefordert werden?
- 72) Mit welchem Datum der Inbetriebnahme des BBT wird mittlerweile gerechnet?
- 73) Es ist laut Genehmigungsverfahren des BBT davon auszugehen, dass dieser bestenfalls einen Teil des Schwerverkehrs auf der Brennerautobahn aufnehmen könnte und es bei den prognostizierten Zuwächsen nicht zu einer Reduktion kommt. Gleichzeitig sieht das Betriebskonzept vor, dass auch nach Fertigstellung des BBT weiterhin Güterzüge auf der bestehenden Brennerstrecke verkehren. Welche konkreten Maßnahmen plant das BMVIT, um die Bevölkerung entlang der Autobahn und der bestehenden Brennerbahn in den nächsten Jahrzehnten - vor und nach Inbetriebnahme des BBT - von Lärm und Abgasen zu entlasten?
- 74) Welche Zeitpläne und Investitionen (zB lärmarmes Rollmaterial, Lärmschutzwände, Unterflurtrassen in Wohngebieten, Containerterminals etc.) sind vorgesehen?