



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0012-I/PR3/2011
DVR:0000175

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

XXIV. GP.-NR
7570/AB
08. April 2011

zu 7658 J

Wien, am 17. März 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Gartelgruber und weitere Abgeordnete haben am 8. Februar 2011 unter der **Nr.7658/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend unklare Höhe der Schieneninvestitionen bis 2016 und der Bau des Brenner Basistunnels gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Aus welchen Gründen unterscheiden sich die Angaben bzgl. der Investitionen in die Schiene bis 2016 zwischen dem im November 2010 präsentierten Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur und dem Anfang Februar vom Ministerrat beschlossenen ÖBB-Rahmenplan um 1,3 Milliarden Euro?*
- *Wodurch ergibt sich beim Bau des Brenner Basistunnels offensichtlich eine Kostensteigerung um 1,3 Mrd. Euro, nachdem das Projekt Brenner Basistunnel samt Baubeginn 2016 auch im bereits November 2010 präsentierten Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur enthalten war?*
- *Handelt es sich bei den im ÖBB-Rahmenplan vorgesehenen Mehrausgaben von 1,3 Mrd. Euro (im Vergleich zum Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur) um den von Italien zu zahlenden Anteil am Brenner Basistunnel und damit auch um den italienischen Teil des Brenner Basistunnels?*
- *Wenn ja, weshalb ist diese Summe im Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur nicht enthalten?*
- *Wenn nein, welche der im November 2010 im Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur präsentierten Projekte im Bereich Straße werden nunmehr anscheinend doch gestrichen, um dem Bereich Schiene 1,3 Mrd. Euro mehr zur Verfügung zu stellen?*

Die genannten 12,8 Mrd. Euro betreffen die im ÖBB-Rahmenplan 2011 - 2016 im Zeitraum bis 2016 vorgesehenen Investitionen inklusive Brenner Basistunnel (BBT), die genannten 11,5 Mrd. Euro jene im ÖBB-Rahmenplan 2011-2016 im Zeitraum bis 2016 vorgesehenen Investitionen exklusive BBT. Der österreichische Anteil des BBT (50% der Investitionskosten) ist im

Rahmenplan 2011-2016 abgebildet ist und im Zeitraum bis 2016 sind für den BBT im ÖBB-Rahmenplan 2011-2016 rd. 1,3 Mrd. Euro an Investitionen vorgesehen.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *In welcher Form hat sich die (zeitlich und umfangmäßig) Umsetzung des Brenner Basistunnels bzw. die Investitionssumme durch die Verhandlungen von LH Platter mit dem BMVIT seit der Präsentation des Ausbauplans 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur geändert?*
- *Ist das Androhen eines Rücktritts eines Landeshauptmannes ein Mitentscheidungsgrund hinsichtlich des Baus eines derart langfristig angelegten Vorhabens wie das des Brenner Basistunnels?*

Im letzten Jahr wurden sämtliche Verkehrsinfrastrukturprojekte evaluiert. Parallel zur Evaluierung wurde von der Projektträgergesellschaft BBT SE ein optimierter Bauablaufplan für den Brenner Basistunnel (BBT) ausgearbeitet. Dieser Bauablaufplan, der mit den Eigentümern der BBT SE abgestimmt ist, sieht eine Unterteilung der Bauarbeiten in Bauvorbereitung und vertiefte Erkundung (Start 2011) sowie Hauptbaulose (Start 2016) vor. Die Evaluierung der österreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte hat ergeben, dass für den BBT das von der BBT SE - Projektgesellschaft vorgeschlagene, optimierte Bauprogramm umgesetzt wird. Dazu hat sich die österreichische Bundesregierung im November 2010 bekannt und am 1. Februar 2011 hat der Ministerrat den Rahmenplan 2011-2016 beschlossen, der den Brenner Basistunnel enthält.

Zu Frage 8:

- *In welchen zeitlichen Abständen soll der im November 2010 präsentierte Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur evaluiert und die finanziellen Mitteln neu verteilt werden, neue Projekte hinzukommen bzw. im Ausbauplan 2012 bis 2016 enthaltene Mitteln doch wieder gestrichen werden?*

Ich darf in diesem Zusammenhang auf § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz verweisen, wonach der Rahmenplan jährlich um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen Zeitraum anzupassen ist. Der Rahmenplan 2011-2016 wurde im November 2010 vorgestellt und am 01.02.2011 im Ministerrat beschlossen. Gleichzeitig ist in § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz vorgesehen, dass bei der Erstellung des Rahmenplanes auf die Festlegungen im Zielnetz Bedacht zu nehmen ist.