
7658/J XXIV. GP

Eingelangt am 08.02.2011

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Gartelgruber, DI Deimek, DDr. Königshofer
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend unklare Höhe der Schieneninvestitionen bis 2016 und der Bau des Brenner Basistunnels

Mitte November 2010 präsentierte Ministerin Bures den Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur. Laut diesem im November 2010 präsentierten Ausbauplan für Verkehrsinfrastruktur werden bis 2016 18 Milliarden Euro an Investitionen, davon 11,5 Milliarden Euro an Investitionen in die Schiene getätigt. Als Baubeginn für den Hauptstollen vom Brenner-Basistunnel wurde das Jahr 2016 festgelegt, dies allerdings nur unter der Bedingung, dass die Mitfinanzierung von der EU (Europäische Union) über die gesamte Bauzeit zugesagt wird und dass die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wie die Querfinanzierung auch im Unterinntal umgesetzt werden.

Der Ministerrat hat nunmehr am 1. Feber 2011 den Rahmenplan der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) 2011-2016 beschlossen, der Investitionen in Höhe von 12,8 Milliarden Euro u.a. mit den Schwerpunkten auf den Ausbau der großen Korridore Westbahn, Südbahn und Brennerstrecke, vorsieht.

Laut einem Bericht der Tiroler Tageszeitung vom 2. Feber 2011 sind 1,3 Milliarden Euro der im ÖBB-Rahmenplan vorgesehenen 12,8 Milliarden Euro für den Bau des Brenner Basistunnels reserviert. ...

„2,660 Mrd. Euro werden bis 2016 verbaut. Darin ist auch der italienische Finanzierungsanteil von ebenfalls 1,330 Mrd. Euro enthalten. Bisher flossen 200 Mio. Euro in den mit 430 Mio. Euro veranschlagten Probestollen. Durch die Ausweitung der Erkundungen - durchgängiger Probestollen - und die Vorbereitungen für das Hauptbaulos in der Mitte des 55 Kilometer langen Tunnels werden noch einmal 700 Mio. Euro in diese Arbeiten investiert. Rund 1,8 Milliarden Euro werden in den nächsten fünf Jahren bereits für den Hauptstollen aufgewendet.

Zufrieden ist auch LH Günther Platter (VP). In den vergangenen fünf Tagen hat er intensiv verhandelt, VP-intern soll er sogar mit dem Rücktritt als Stellvertreter von VP-Chef und Vizekanzler Josef Pröll gedroht haben. Seit gestern ist das kein Thema mehr. „Mit dem heutigen Beschluss der Bundesregierung steht der Realisierung des

Brennerbasistunnels nichts mehr im Weg", erklärt Platter. „Die Zeichen sind auf Grün. Wir können jetzt mit der Hauptbauphase starten. Ich danke der Bundesregierung für das klare Bekenntnis und insbesondere Vizekanzler Josef Pröll, der sich massiv für dieses Projekt eingesetzt hat. Mein Dank gilt auch Verkehrsministerin Bures, dass letztendlich der Bergmeister-Plan abgesegnet worden ist." Parallel dazu gilt es aber, weiterhin an den entsprechenden Rahmenbedingungen zu arbeiten“, so die Tiroler Tageszeitung.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. 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?
2. 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?
3. Handelt es 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?
4. Wenn ja, weshalb ist diese Summe im Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur nicht enthalten?
5. 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?
6. 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?
7. Ist das Androhen eines Rücktritts eines Landeshauptmannes ein Mitentscheidungsgrund hinsichtlich des Baus eines derart langfristig angelegten Vorhabens wie das des Brenner Basistunnels?
8. In welchen zeitlichen Abständen soll der im November 2010 präsentierte Ausbauplan 2011-2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur evaluiert und die finanziellen Mittel neuverteilt werden, neue Projekte hinzukommen bzw. im Ausbauplan 2012 bis 2016 enthaltene Mittel doch wieder gestrichen werden?