

Sehr geehrte Damen und Herren,

heute stelle ich Ihnen folgende Frage: Hat die Europäische Kommission das Recht, Steuergelder volkswirtschaftlich schädlich zu verwenden?

Wie Sie alle wissen, sollen die Anwohner der Autobahn von München nach Verona durch die Hochgeschwindigkeits-TEN-Eisenbahnstrecke 1 in ferner Zukunft vom Schwerverkehr entlastet werden. Geplant sind in den Alpen 300 km Tunnels, die Bauzeit beträgt mindestens 20 Jahre. Das bedeutet neben der Umweltbelastung, auf die ich heute überhaupt nicht eingehe, vor allem eine enorme finanzielle Belastung für Österreich und Italien. Allein das 60 km lange Teilstück Brenner-Basis-Tunnel an der österreichisch-italienischen Grenze kostet laut österreichischem Rechnungshof bis zu 24 Milliarden Euro, das sind in einem kleinen Land wie Österreich mehrere tausend Euro pro Steuerzahler. Wir haben daher gebeten, zu prüfen, ob die Europäische Kommission Art. 171 des Vertrages über die Arbeitsweise der Union eingehalten hat, der verlangt, dass bei der Finanzierung von TEN-T-Strecken deren wirtschaftliche Lebensfähigkeit geprüft wird. Die Kommission hat lediglich geantwortet, die Finanzierbarkeit sei geprüft worden, was im vierten Bericht vom früheren Koordinator Karel van Miert nachgelesen werden könne. In diesem Bericht schrieb er 2009 allerdings wortwörtlich nur, dass er die verschiedenen Interessensgruppen dazu auffordert, die Arbeitsgruppe Finanzen wiederzubeleben, um die vielen offenen Fragen zu klären.

Seit dem Bericht ist nicht viel passiert. Im Juli 2010 hat der italienische Rechnungshof festgestellt, dass Italien derzeit nicht einmal 20% des Brenner-Basis-Tunnels solide finanzieren kann, für die 200 km lange Zulaufstrecke ist erst recht kein Geld vorhanden. Österreich evaluiert den Tunnel derzeit noch. In dieser Situation hat der neue Koordinator Pat Cox mir gestern mitgeteilt, dass seiner Meinung nach die von der EU bis 2013 reservierten Gelder von fast einer Milliarde Euro in jedem Fall ausgegeben werden, obwohl der Tunnel vielleicht gar nicht fertiggestellt wird. Es gibt in Österreich fast keinen Bürger mehr, der dieses Projekt für sinnvoll hält, auch die Medien schreiben ständig und konstant kritisch darüber. In Österreich kursieren sogar Gerüchte, dass nur noch ein kleiner Erkundungsstollen gebohrt und für Strom- und Gasleitungen genutzt werden soll. Die Behörden geben keine Auskünfte dazu, aber Pat Cox hat mir bestätigt, dass Studien dazu eingeholt werden. Das wäre aber ein völlig anderes Projekt und es stellt sich die Frage, ob die Kommission TEN-T-Gelder für Eisenbahnstrecken dafür überhaupt ausgegeben darf.

Ich frage Sie: Kann und darf die Kommission bei so vielen Unsicherheiten die reservierten TEN-Gelder jetzt schon freigeben? Außerdem hat sie sich nur zur Finanzierbarkeit, nicht aber zu unserer Frage der Wirtschaftlichkeit des Brenner-Basis-Tunnels geäußert, die sie tatsächlich nie geprüft hat. Wirklich problematisch ist nämlich, dass alle unabhängigen universitären Makroökonomien bzw. Volkswirtschaftler einen eindeutigen volkswirtschaftlichen Verlust prognostizieren, da die Kosten den Nutzen des Projekts bei weitem übersteigen. Wenn volkswirtschaftliche Verluste entstehen, ist eine öffentliche Investition aber inakzeptabel, denn das Geld fehlt für Bildung, Forschung, effiziente Mobilität und andere öffentliche Aufgaben. Auch Deutschland hat in der aktuellen TEN-T-

Konsultation gefordert, dass Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt werden. Die Vervollständigung des bisher geplanten TEN-T-Eisenbahnnetzes kostet nämlich europaweit 600 Milliarden Euro, und trotz tausender bereits gebauter Kilometer transportieren die Bahnen Europas heute weniger Güter als jemals zuvor. Gleichzeitig erleben die Bürger, dass die Bahndienstleistungen im Personenverkehr immer schlechter werden. Das gesamte Geld fließt in die TEN-Netze und fehlt den Bahnunternehmen überall sonst. Die italienische Bahn bietet heute absurderweise überhaupt keine internationalen Verbindungen mehr an.

20 Jahre TEN-T-Programm und die heute spürbaren Folgen erfordern ein Umdenken. Es braucht jene Investitionen, die die Bahn tatsächlich effizient machen. Die Vorschläge der Experten liegen seit Jahren auf dem Tisch. Das gilt auch für die Brennerstrecke, die weitaus schneller und billiger modernisiert werden könnte.

Die zweite Forderung von uns, eine Strategische Umweltprüfung, wäre das Instrument, im Dialog mit den Bürgern das TEN-T-Netz neu zu überdenken und an die Osterweiterung und die geänderten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen anzupassen. Das Europäische Parlament hat in der letzten Legislaturperiode festgestellt, dass die Kommission rechtlich dazu verpflichtet ist. Dies hat genau den Zweck, große Programme periodisch zu überprüfen, anstatt an Jahrzehnte alten Plänen festzuhalten, die von der Realität längst überholt wurden.

Der Brenner-Basis-Tunnel steht exemplarisch dafür. Er wurde von den Schweizer Neubaustrecken überholt, die bereits 2017 in Betrieb gehen und den Brenner-Basis-Tunnel völlig überflüssig machen. Auch der italienische Rechnungshof hat festgestellt, dass es sehr fraglich ist, ob der Tunnel in 20 Jahren noch prioritär ist.

Jetzt sind Sie entscheidend. Derzeit kann der geplante BBT-Hauptstollen nur mit EU-Geldern begonnen werden. Ich frage nochmals: Hat die Kommission das Recht, Steuergelder ungeprüft freizugeben, wenn volkswirtschaftliche Verluste entstehen? Hat irgendjemand das Recht, der Allgemeinheit zu schaden? Helfen Sie, die Einhaltung geltenden Rechts und das Grundrecht auf zweckmäßige Verwendung von Steuergeldern sicherzustellen. Helfen Sie mit, die Fehler der Vergangenheit zu vermeiden und gemeinsam das TEN-T-Programm auf ein volkswirtschaftlich gewinnbringendes Maß zu redimensionieren und damit effizienter zu gestalten. Die Bürger und Steuerzahler Europas werden Ihnen dafür danken.