

II- 4438 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2302 13

1988 -06- 0 9

A N F R A G E

der Abgeordneten Weinberger, Dr. Müller, Strobl, Mag.
Guggenberger
und Genossen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Aussagen über einen viergleisigen Ausbau der Bahn-
achse München - Verona und in diesem Zusammenhang über die
Errichtung eines Grenzbahnhofes im Raum Baumkirchen

Aus der Sondernummer "Tunnel" kann man entnehmen, daß beim
"Symposium '88 - Planung langer Eisenbahntunnel" - an der
Technischen Universität München, welches am 5. und 6. Mai
1988 tagte, nicht nur die Verkehrspolitik mittels Bahn, son-
dern im Speziellen der Bau von langen Eisenbahntunnels einge-
hend von einer Reihe von Fachleuten referiert und diskutiert
wurde.

Unter anderem wurde ein Referat von Dr. Dipl.-Ing. C. Focacci
aus Ferrera Italien gehalten, welches den derzeitigen Stand
der Machbarkeitsstudie über den neuen "Brenner-Bahnübergang"
zum Inhalt hatte.

Dr. Focacci sprach nicht nur über die Bahnumfahrung Hall-
Innsbruck, welche als nördlicher Ausgangspunkt gilt, sondern
auch über die Frage der Grenzbahnhöfe, welche für die Lei-
stungsfähigkeit der Brennerlinie ausschlaggebend sind.

Gleichzeitig wurde auch darauf hingewiesen, daß an den Por-
talen eines langen Tunnels - der Brennertunnel würde minde-
stens 47 km betragen - eine geeignete Einrichtung zur Ge-
währleistung der Betriebssicherheit stehen muß.

Auch das Internationale Konsortium behauptet, daß in der Nähe
der Tunnelportale größere Bahnhöfe mit ausreichendem Platz
für die rasche Räumung der Tunnelstrecke auch bei verstopften
Zulaufstrecken errichtet werden müssen.

Daraus ergibt sich, daß ein großer Bahnhof an der Mündung
eines langen Tunnels auch dann erforderlich wäre, wenn die
Bahnstrecke keine politische Grenze passieren würde. Inns-
bruck wurde als Standort eines Grenzbahnhofes nicht in Be-
tracht gezogen.

Es wurde auch der viergleisige Ausbau der Eisenbahn - Verkehrsachse München - Verona als eine erhebliche Verbesserung der Verkehrslage in den betroffenen Gebieten erwähnt, welche sich vor allem aus der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene ergäbe.

In den Schlußfolgerungen von Dr. Focacci zeigte sich dieser sehr erfreut, daß als erste Phase der viergleisige Ausbau der Bahnachse München - Verona in den Vordergrund gestellt wird, und daß deshalb eine für alle betroffenen Seiten zufriedenstellende Lösung noch nie so nahe wäre.

Die von Experten vorgeschlagene Chance dürfe allerdings nicht versäumt werden, weil sonst der Ausbau der Brennerachse nicht nur viele Jahre verschoben, sondern sogar überhaupt zurückgestellt werden könnte.

Nachdem sich die Bürgerinitiative Baumkirchen und die "Aktion Umwelt Tirol" an mehrere Abgeordnete um Aufklärung wandten, richteten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

A n f r a g e:

1. Sind Ihnen die Referate und Debattenbeiträge der Teilnehmer des "Symposiums '88 - Planung langer Eisenbahntunnels" - welche am 5. und 6. Mai 1988 an der Technischen Universität München stattgefunden haben bekannt?
Wenn ja, wie stehen Sie zu der zentralen Aussage der Lösung - Viergleisiger Ausbau der Bahnachse München - Verona?
2. Aus dem zitierten Bericht über den derzeitigen Stand der Machbarkeitsstudie geht eindeutig hervor, daß an den Tunnelportalen eines langen Tunnels ein großer Bahnhof vorhanden sein muß. Bei Überschreitung einer politischen Grenze ist ein Grenzbahnhof zu errichten.
Wenn hier Innsbruck nicht in Frage kommen kann, könnte dies unter Umständen Baumkirchen sein, oder wird dies Ihrerseits ausgeschlossen?
3. Nachdem bereits einige Termine der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie nicht eingehalten werden konnten, ersuchen wir um Mitteilung, wann diese Studie endgültig vorgelegt bzw. zur Verfügung stehen wird?