



II-4044 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/81-4-91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Lukesch und Kollegen vom 3. Oktober 1991,
Zl. 1683/J-NR/1991 "Brenner-Basistunnel"

1677 IAB

1991 -12- 03

zu 1683 11

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Beabsichtigen Sie tatsächlich, dem Brenner-Basistunnel keine erstrangige verkehrspolitische Priorität einzuräumen?"

Im Hinblick darauf, daß die Bauentscheidung für einen Brenner-Basistunnel vom Ergebnis der Studien über die technische, ökologische und ökonomische Machbarkeit abhängt und frühestens Ende 1992 getroffen werden kann sowie weiters im Hinblick auf die mit rd. 10 bis 15 Jahren anzusetzende Bauzeit sind zur Vermeidung zusätzlicher Transitbelastungen der Tiroler Anrauerbevölkerung kurz- und mittelfristige Maßnahmen von höchster Priorität.

Ich verweise in diesem Zusammenhang auf das Ergebnis der EG-Transitverhandlungen, die Fertigstellung infrastruktureller bau- und betriebstechnischer Maßnahmen usw.

Als langfristig wirksame Maßnahme zur Reduzierung der Transitbelastung messe ich dem Bau der Magistrale München-Verona im Rahmen eines europäischen Hochleistungssystems selbstverständlich weiterhin erstrangige verkehrspolitische Priorität zu. Dementsprechend werden die für eine definitive Bauentscheidung notwendigen Untersuchungen mit Hochdruck weiterbetrieben.

- 2 -

Zu Frage 2:

"Sehen Sie sich an die Vereinbarungen des trilateralen Verkehrsminister-Treffens vom 9. September 1991 in Bozen, der Schaffung eines neuen Tunnels unter dem Brenner und dem Bau einer Hochleistungsbahn "München-Verona" höchste Priorität zuzuweisen, nicht mehr gebunden?"

An die anlässlich des Treffens am 9.9.1991 in Bozen mit meinen deutschen und italienischen Ressortkollegen getroffene Vereinbarung und Absichtserklärung sehe ich mich selbstverständlich weiterhin gebunden.

Zu Frage 3:

"Wie beabsichtigen Sie angesichts Ihrer eingangs zitierten Äußerungen, die neue Eisenbahn-Alpentransversale München-Verona im Transitvertrag mit den Europäischen Gemeinschaften zu verankern?"

Im Transitvertrag wird auf die Alpentransversale München-Verona in Artikel 6 i.Z.m. Anhang II wie folgt Bezug genommen:

Angesichts der Bedeutung eines neuen Brennerüberganges erklärt sich Österreich in Fortführung der bisherigen Aktivitäten hinsichtlich zu verstärkter Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft hinsichtlich des Projektes Brennerbasistunnel und der Zulaufstrecken bereit.

Im Art. 7 i.Z.m. Anhang IV ist eine spiegelbildlich identische Erklärung der EG enthalten.

Zu Frage 4:

"Welche betriebs- und volkswirtschaftlichen Kosten-Ertrags- bzw. Kosten-Nutzen-Kalküle (einschließlich der Wirkungen auf die Umwelt und Lebensqualität der Tiroler Bevölkerung) liegen Ihnen vor, um die Dringlichkeit des Baues einer solchen Eisenbahn-Alpentransversale München-Verona beurteilen zu können?"

Die von Ihnen angeführten betriebs- und volkswirtschaftlichen Kosten-Ertrags- bzw. Kosten-Nutzen-Kalküle wurden bereits

- 3 -

grundsätzlich in der Machbarkeitsstudie 1987 angesprochen und in weiterer Folge in einer vereinfachten Form in einer Studie der amerikanischen Firma Louis Berger G.m.b.H. weiter entwickelt. Anlässlich des Treffens der drei Verkehrsminister Österreichs, Deutschlands und Italiens in Bozen bestand Einvernehmen darüber, daß nunmehr bis Ende 1992 vertiefende Studien über diese Fragen erstellt werden sollen.

Zu Frage 5:

"Bis wann wird die fertige Machbarkeitsstudie für den Brenner-Basistunnel samt nördlicher Zulaufstrecke vorliegen?"

Die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Italiens und Österreichs unterstreichen die Notwendigkeit, diese Studien bis Ende 1992 zu beenden.

Wien, am 2. Dezember 1991

Der Bundesminister \

