

Nr. XIX. GP.-NR
140 /J
1994 -12- 07

ANFRAGE

des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Brennerachse München-Verona

Nach vielfachen öffentlichen Ankündigungen seitens der EU sowie der Verkehrsminister Deutschlands, Italiens und Österreichs kommt das Projekt des Brennerbasistunnels zunehmend unter öffentliche Kritik. So liegt etwa ein Gutachten des Verkehrs- und Umweltberatungsbüros Viereggs und Rössler GmbH. aus München vor, das das gegenständliche EU-Projekt vernichtend kritisiert:

- * So werden diesen Tunnel nur die schnellen und relativ leisen Personenzüge benutzen, aber alle langsamen und lauten Züge auf der alten Bahnlinie verbleiben.
- * So sei die neue Brennerbahnlinie gar nicht voll güterzugtauglich.
- * So würden durch das kostspielige Projekt lediglich rund 3300 zusätzliche Fahrgäste pro Tag zu erwarten sein.
- * So werden sehr niedrige Zuwächse im Güterverkehrsbereich von nur 21 zusätzlichen Zügen pro Tag zu erzielen.
- * So würde die alte Brennerbahn für den prognostizierten Mehrverkehr völlig ausreichen (zumindest bis zum Jahr 2010).
- * So sei der Entlastungseffekt für die Straße fast völlig bedeutungslos (nach einer Prognose für 2010 werden ohne diesen Tunnel 14,8 Millionen Menschen auf Autobahn und Bundesstraße den Brenner passieren und mit Tunnel unter dem Brenner werden es 14,4 Millionen Autoinsassen sein, also eine Reduktion des Straßenverkehrs um lediglich 2,7 %. Diese Verringerung wird allerdings durch das Wachstum des Straßen-, Personenverkehrs, das im Alpen transit eine jährliche Durchschnittsrate von 5 % aufweist, bereits nach gut 6 Monaten kompensiert werden. Auch im Güterverkehr ist es irrelevant, ob der Eisenbahntunnel unter dem Brenner gebaut wird oder nicht: ohne Brennertunnel werden im Jahr 2010 per Lkw 24,8 Millionen Tonnen Güter über den Brennerpaß und mit dem neuen Tunnel immer noch 23,2 Millionen Tonnen befördert, also nur 6,5 % weniger. Diese Zahl entspricht der Zunahme der Gütertransporte via Brennerautobahn in 3 1/4 Jahren).
- * Auf Grund der äußerst schwierigen Geologie, eine extrem lange Bauzeit sind extrem hohe Baukosten von bis zu 40 bis 75 Milliarden DM zu erwarten.
- * Daher seien sowohl der Brennerbasistunnel als auch die Zulaufstrecken eindeutig nicht wirtschaftlich

Aus diesem Grund richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Welche konkreten Kostenschätzungen für den Brennerbasistunnel samt Zulaufstrecken liegen derzeit von welchen Instituten vor?
2. Welche Finanzkonzepte bestehen zur Finanzierung dieser enormen Summe?
3. Welche Verlagerungseffekte werden vom Verkehrsministerium auf Grund welcher Studien im Güterverkehrs- sowie im Personenverkehrsbereich für welche Zeiträume prognostiziert?
4. Welche konkreten Finanzierungszusagen seitens der EU wurden zu welchem Datum gegeben?
5. Welcher Finanzierungsanteil sollte für Österreich bleiben? Wie stellt sich das Verkehrsministerium die Finanzierung dieses Anteils vor?
6. Um wieviel höher wäre beim Brennerbasistunnel bei Hochgeschwindigkeitszügen der Energieverbrauch im Vergleich zu einer oberirdischen Trasse?
7. Wie beurteilt der Verkehrsminister die Wirtschaftlichkeit des Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken? Welche konkreten Studien existieren als Beleg dieser Wirtschaftlichkeit?
8. Welche konkrete zeitliche Vorlaufphase bis zum Baubeginn und welche konkrete Bauzeit werden kalkuliert?
9. Wie beurteilt im Zusammenhang mit Bauzeit und Baukosten der Verkehrsminister die Erfahrungen beim Bau des Tunnels unter dem Ärmelkanal?
10. Für den 55 Kilometer langen Brennerbasistunnel sowie beim Tunnel unter dem Ärmelkanal wäre ein enorm aufwendiges Sicherheitskonzept notwendig mit einer separaten Tunnelröhre, mit einer Vielzahl von Verbindungsstollen zum Haupttunnel, damit für die Fahrgäste immer ein Fluchtweg und für Service- und Rettungsmannschaften eine Zufahrtsmöglichkeit, unabhängig vom eigentlichen Tunnel, vorhanden ist. Wurde dieses teure Sicherheitskonzept in die bisherigen Baukostenschätzungen aufgenommen? Wie hoch werden die Gesamtkosten für das Sicherheitskonzept geschätzt?

11. Welche konkreten Prognosen liegen über die Beschaffenheit der Geologie im Bereich der Brennerfurche vor?
12. Welche konkreten Prognosen über die Verkehrsentwicklung im Güterverkehrsbereich bzw. im Personenverkehrsbereich existieren derzeit für die kommenden 20 Jahre am Brenner? Welche konkreten jährlichen Steigerungsschritte werden für die Straße prognostiziert? Wie hoch wird der Entlastungseffekt durch einen Brennerbasistunnel geschätzt?
13. Wie beurteilt der Verkehrsminister die Kritik von Vieregg und Rössler an der Güterzugtauglichkeit des Projektes?
14. Welche konkreten Umsetzungsschritte sollen in den nächsten Jahren gesetzt werden?