

II-4346 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2157/J

A n f r a g e

1986 -06- 13

der Abgeordneten

Dr. Leitner, Dr. Keimel, Pischl, Dr. Ermacora, Huber Hubert,
Keller, Dr. Khol., Dr. Steiner, Westreicher

und Kollegen

an die Bundesregierung

betreffend Planung und Bau eines Flachbahntunnels durch Tirol.

Die für den Europäischen Bahnbau zuständige Pariser UIC-Planungsgruppe hat bereits 1973 eine abgeschlossene Studie für eine Brennerflachbahn den betroffenen Regierungen und Generaldirektionen der Eisenbahnen zwecks grundsätzlicher Genehmigung für die Ausführung vorgelegt. Da die Bundesregierung untätig blieb, haben 1979 die Tiroler ÖVP-Abgeordneten eine Anfrage an den Verkehrsminister gerichtet und die Notwendigkeit des Baues eines Brennerbasistunnels aufgezeigt. In dieser Anfrage hieß es: "Das steigende Verkehrsaufkommen, insbesondere im Nord-Süd-Verkehr zwischen Deutschland und Italien, führt in Tirol zu schweren Umweltbelastungen. Dies gilt insbesondere für den Gütertransport auf der Straße. Das Verkehrsaufkommen auf dem Gütersektor und im Bereich des Personenverkehrs steigt weiterhin stark an. Tirol muß trotz dieses Verkehrsstromes ein umweltfreundliches Land mit einem hohen Wohn- und Erholungswert bleiben. Eine leistungsfähige Eisenbahn kann diesem Anliegen gerecht werden. Die Verkehrsstudien sehen eine Flachbahn vom Raum München nach Oberitalien mit zwei großen Basistunnels vor. Dadurch könnten das untere Inntal und Wipptal verkehrsmäßig entlastet werden."

Die Antwort des Bundesminister für Verkehr war ablehnend. Er sagte, daß die österreichischen Ressourcen vor allem durch den Ausbau und die Erhaltung der Autobahnen durch Österreich nahezu vollständig in Anspruch genommen werden.

- 2 -

Weiters antwortete der Bundesminister für Verkehr, daß die Studie der UIC nicht die Grundlage für eine derart gravierende verkehrspolitische Entscheidung bilden konnte, der Bau einer "Brenner-Flachbahn" nahezu ausschließlich im Interesse der Bundesrepublik Deutschlands und Italiens erfolgen würde, die Transiteinnahmen bescheiden wären und die Finanzierung von 20 Milliarden durch Österreich nicht möglich ist.

1973 waren 70 Prozent des Transitgüterverkehrs auf der Schiene und 30 Prozent auf der Straße.

1985 betrug der Gütertransport über den Brenner 19 Millionen Jahrestonnen. Mit 4,4 Millionen Tonnen waren nur mehr 23 Prozent auf der Bahn und 77 Prozent auf der Straße.

Bis zum Jahr 2000 soll nach dem "Verkehrskonzept Tirol 1986" der Gütertransport um weitere 60 Prozent auf 30 Millionen Tonnen ansteigen. 95 Prozent davon ist reiner Transitanteil.

Im genannten Bericht heißt es, daß die vorhandene Bahn nach ihrem Ausbau eine Kapazität von 8 Millionen Tonnen hätte. Es wären also 22 Millionen Tonnen auf der Straße, eine mehr als 50 prozentige Steigerung gegenüber derzeit.

Über die Pläne der Österreichischen Bundesbahn zur Entlastung Tirols vom Schwertransit sagte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kürzlich, daß die Verkehrsminister der drei betroffenen Staaten das Projekt eines Scheiteltunnels diskutiert haben und dieses - weil in kürzerer Frist interessant - untersucht werden soll.

In Tirol verlangt die Bevölkerung, der Landtag und die Landesregierung den Neubau einer zweiten Bahnlinie mit Flachbahntunnels durch den Brenner und durch die nördlichen Kalkalpen. Nur eine solche Lösung kann den großen Nord-Süd-Verkehr in Zukunft bewältigen und die Lebensqualität im Inn- und Wipptal sicherstellen.

- 3 -

Die unterfertigten Abgeordneten stellen an die Bundesregierung folgende

A n f r a g e :

- 1) Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Neubau einer Bahnlinie München-Verona durch Tirol nur mit zwei Basis-Flachbahntunnels zur Bewältigung des Verkehrs erfolgen kann?
- 2) Wird die Bundesregierung diese Auffassung bei den Verhandlungen mit Deutschland und Italien entschieden vertreten?
- 3) Wird die Bundesregierung der Österreichischen Bundesbahn den Auftrag geben, ihre Planungen darauf abzustellen?
- 4) Wieso kann die "Vorstudie" für einen Tunnel Volders - Gärberbach zur Umfahrung Innsbrucks als Teil einer Brenner-Flachbahn angesehen werden, wenn jeder Lastenzug drei Lokomotiven benötigen würde und dazu ein Lokwechselbahnhof in Baumkirchen gebaut werden müßte?
- 5) Wie hoch wären die Kosten für diese geplante Umfahrung samt Lokwechselbahnhof und wie sollen sie aufgebracht werden?