



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

Pr.Zl. 5905/5-1-87

II- 476 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 73 75 07  
Fernschreib-Nr. 111800  
DVR: 0090204

112 IAB

1987 -04- 23

zu 152 II

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Pischl und Genossen, Nr.  
152/J-NR/1987 vom 11. März 1987,  
"Machbarkeitsstudie über vier-  
gleisigen Ausbau der Inntal- und  
Brennerbahn"

Ihre Fragen beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Mit dem im Rahmen des Treffens mit meinen Amtskollegen aus der Bundesrepublik Deutschland und Italien am 11. Juli 1986 unterzeichneten Protokoll wurde den Bahnverwaltungen aufgetragen, eine Machbarkeitsstudie für eine schlußendlich neue zusätzliche zweigleisige Eisenbahnverbindung München - Verona an ein internationales Firmenkonsortium zu vergeben. Dieses sogenannte "Internationale Brenner-Konsortium", bestehend aus Planungs- und Baugesellschaften der drei Länder, muß noch im heurigen Jahr eine Studie vorlegen, die ein Projekt für einen zweigleisigen Brennertunnel samt Kostenangaben und Finanzierungsvorschlägen beinhaltet; in die Planungen müssen auch die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken einbezogen werden.

Zu Frage 2:

Es wurde konkret keine Variante mit viergleisigem Ausbau der bestehenden Bahnlinie in Auftrag gegeben.

- 2 -

Zu Frage 3:

Wie bereits bei Frage 1 angesprochen, müssen im Rahmen des gegenständlichen Auftrages alle Varianten eines möglichen Brennerdurchstiches im Hinblick auf die Realisierungsmöglichkeiten geprüft werden.

Zu den Fragen 4 und 5:

Selbstverständlich müssen auch andere Trassenvarianten, die den eigentlichen Brennerübergang und die Zulaufstrecken beinhalten, untersucht werden. Aus diesen Varianten werden zwei für die weitere Bearbeitung ausgewählt. Die Auswahlkriterien sind im wesentlichen die Investitionskosten für Fahrweg und Fahrzeug, die Bauzeit, die Betriebskosten, der Verkehrswert der neuen Strecke hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Entlastungseffekt der Straße, Betriebssicherheit, Verkehrsangebot (Reisezeit/Transportzeit, Reisekomfort/Transportgüte) und mit hohem Stellenwert die Umweltverträglichkeit.

Zu den Fragen 6 und 7:

Für das mittel- bis langfristige Ausbauprogramm (als solches ist der Bau der zusätzlichen Transversale München - Verona anzusehen) wird erst die gegenständliche Machbarkeitsstudie Lösungsvorschläge und Entscheidungsgrundlagen bringen.

Zu Frage 8:

Etwaige Vorschläge der betroffenen Bevölkerung zum geplanten neuen Brennerübergang werden selbstverständlich in den Entscheidungsprozeß Eingang finden und in geeigneter Form berücksichtigt werden.

Zu Frage 9:

Bei der Auswahl der endgültigen Trasse aus den Vorschlägen des "Internationalen Brenner-Konsortiums" wird der Beurteilung der Umweltverträglichkeit besonderes Gewicht zukommen. Es ist des-

- 3 -

halb im Arbeitsprogramm für die Machbarkeitsstudie verbindlich festgehalten, daß für jede Planungsvariante die Umweltverträglichkeit hinsichtlich Schall, Erschütterung, Abgas, Staub, Gewässerhaushalt, Klimatologie, Pflanzen- und Tierwelt, Landschafts- und Naturhaushalt, Flächennutzung, Flächenbedarf, Besiedlung, Raumordnung und Verkehrsinfrastruktur beurteilt wird.

Wien, am 22. April 1987

Der Bundesminister:

