

**4563/AB XX.GP**

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4897/J - NR/1998, betreffend Zeitrahmen für den Bau des Brennerbasisunneis, die die Abgeordneten Dr. Khol und Kollegen am 18. September 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**1. Stehen Sie nach Ihren Äußerungen vor dem Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments weiterhin zu Ihrem Vorhaben, den Transitverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu wollen?**

Antwort:

Anläßlich meines Auftrittens im Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments habe ich u.a. erklärt, daß mit dem Bau des Brennerbasistunnels frühestens in zehn Jahren begonnen werden könne und müsse. Diese Aussage begründete sich insbesondere in meiner Kenntnis über die erforderlichen umfangreichen Vorarbeiten und in meiner - wie ich glaube - realistischen Einschätzung des zeitintensiven Akzeptanz - und Genehmigungsprozesses für ein derartiges Großprojekt. Zusätzlich kommt beim Brennerbasistunnel hinzu, daß dieser im Hoheitsgebiet zweier Staaten gelegen ist und daher entsprechende bilaterale Vereinbarungen zwischen

Österreich und Italien über die Verfahrensabwicklung zu treffen sein werden, um eine ein - heitliche, abgestimmte Abwicklung der einzelnen Genehmigungsverfahren sicherzustellen. Angesichts dieses Sachverhaltes sind meine Aussagen vor dem Verkehrsausschuß des Europäi - schen Parlaments als ehrgeizige Zielsetzung und nicht als ein Abrücken von den bisherigen Aussagen zum Brennerbasistunnel zu verstehen. Dieser Zielsetzung wird nur dann entsprochen werden können, wenn alle betroffenen Stellen intensiv und ohne Verzug darauf hinaibeiten, die erforderlichen Vorarbeiten und Genehmigungsprozesse innerhalb eines Zeitraums von 10 Jahren durchzuführen und abzuschließen.

Aus meinen Äußerungen kann daher keinesfalls abgeleitet werden, daß hinsichtlich meiner Haltung zu Fragen des Transitverkehrs, insbesondere hinsichtlich der angestrebten Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, eine Änderung eingetreten sei. Mein Eintreten für den Ausbau der Brennerachse wird im übrigen nachdrücklich dadurch dokumentiert, daß ich der Brenner - Eisenbahngesellschaft m.b.H. bereits im Herbst des vergangenen Jahres den Bau des Abschnittes Kundl/Radfeld - Baumkirchen mit einem Investitionsvolumen von rund 16 Mrd. öS durch Verordnung übertragen habe.

**2.u.3. Glauben Sie nicht, daß solche Äußerungen diesen Bestrebungen schaden?**

**Wie reagieren Sie auf die Kritik deutscher Spitzenpolitiker auf Ihre Äußerungen?**

Antwort:

Aufgrund des obigen Sachverhaltes vermag ich auch nicht zu erkennen, weshalb meine Äuße - rungen vor dem Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments den verkehrspolitischen Bestrebungen Schaden zugefügt haben sollten. Um einer mißverständlichen Interpretation meiner Aussagen vorzubeugen, werde ich auch die deutschen und italienischen Stellen im Wege der Trilateralen Kommission im Sinne der obigen Ausführungen informieren.

**4. Welche Initiativen setzen Sie, um den Transitverkehr auf der Schiene attraktiver zu machen?**

**Antwort:**

Die Maßnahmen meines Ressorts, aber auch der Österreichischen Bundesregierung zur Attraktivierung des Eisenbahnverkehrs sind in zahlreichen internationalen Verträgen und Übereinkommen sowie in nationalen Verkehrskonzepten festgeschrieben. Insbesondere verweise ich in diesen Zusammenhang auf das Protokoll 9 des Beitrittsvertrages, wonach sich Österreich zu entsprechenden Ausbaumaßnahmen auf den Eisenbahnachsen verpflichtet hat. Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Österreich schreitet zügig voran, wobei durch die Gründung einer eigenen Finanzierungsgesellschaft auch die erforderlichen finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden konnten. Im Rahmen des derzeit in Fertigstellung befindlichen Bundesverkehrswegeplans werden die hinkünftigen Vorhaben bewertet und festgelegt.

**5. Woraus begründet sich Ihre Sicherheit, daß Doch ausreichend Kapazitäten im alpenquerenden Schienenverkehr frei sind und diese auch noch in den nächsten 10 bis 15 Jahren frei sein werden?****Antwort:**

Im Rahmen eines mittelfristigen Programmes zur Anhebung der Kapazität der Bestandsstrecke Kufstein - Brenner werden seit 1988 umfangreiche Investitionen vorgenommen. Sie umfassen die bereits abgeschlossene Errichtung der Umfahrung Innsbruck sowie sicherungstechnischen Maßnahmen und Umbauten von Bahnhofsanlagen auf der Bestandsstrecke, die bis zum Jahr 2000 abgeschlossen sein werden. Zusammen mit einer Optimierung der Betriebsführung kann dadurch die Transportkapazität der Brennerstrecke in ihrem österreichischen Teil unter Berücksichtigung der vorhandenen Personenverkehrs auf etwa 19 Mio Nettotonnen/Jahr gesteigert werden.

Derzeit finden im nördlichen Zulauf Planungen für den viergleisigen Ausbau des an die Umfahrung Innsbruck anschließenden Abschnittes Kufstein - Baumkirchen durch die Brenner Eisenbahn GmbH statt. Diese sehen die Errichtung einer zweigleisigen, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten großteils in Tunnellagen verlaufenden Neubaustrecke vor. Das Vorhaben wird deutliche Verbesserungen der Betriebsführung bzw. der Angebotsqualität sowie weitere Kapazitätssteigerungen ermöglichen.