

XXIV. GP.-NR

18 /J

28. Okt. 2008

ANFRAGE

des Abgeordneten Vilimsky
und weiterer Abgeordneter

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend aktueller Stand in Bezug auf den Bau des Brennerbasistunnel

Der Brennerpass ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen der Europäischen Union; jährlich fahren rund 12 Millionen Fahrzeuge, mehr als 2 Millionen davon sind LKW, über den Brenner.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist in diesem Bereich sowohl aus Umwelt- als auch aus Kapazitätsgründen notwendig und wird nicht zuletzt durch den geplanten Bau des Brennerbasistunnels mit rund 55 km Länge intensiv verfolgt. Gemeinsam mit der großteils unterirdisch verlaufenden Strecke zwischen Kundl und Baumkirchen im Nordtiroler Unterinntal, die 2012 fertig gestellt sein soll, wäre der geplante Brennerbasistunnel mit 62,7 km die weltweit längste unterirdische Eisenbahnstrecke.

Der Brennerbasistunnel als zentraler Abschnitt einer künftigen Hochleistungsachse von Berlin bis Palermo soll primär dem Transport von Gütern dienen.

Derzeit sind noch einige Verfahren anhängig, konkret gebaut wird lediglich am Erkundungsstollen, wo die Arbeiten im kommenden Jahr beendet sein sollen.

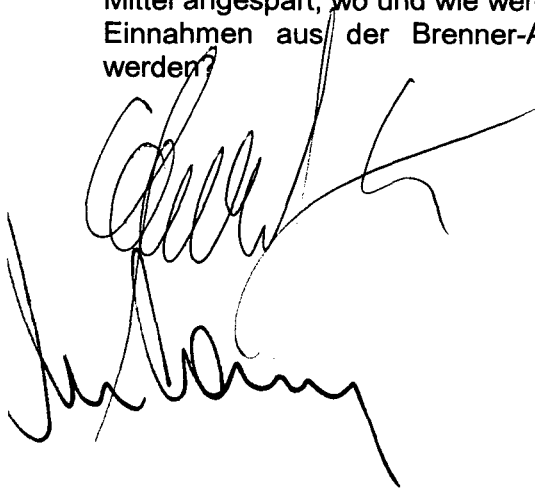
Bis zu seiner Fertigstellung in den Jahren 2020 bis 2022 wird derzeit mit Gesamtkosten von 8 bis 9 Milliarden € gerechnet, ursprünglich hat man mit Kosten in Höhe von 6 Milliarden € gerechnet. Finanziert werden soll dieser Tunnel gemeinsam von der EU, von Italien und Österreich. Österreich spart seit dem 1. Juni 2006 ein Viertel der Brenner-Autobahnmaut dafür an.

Um aktuelle Zahlen und Fakten zum derzeitigen Stand des Baus des Brennerbasistunnels zu erhalten, stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie ist der aktuelle Stand bei den Bau- und Vorbereitungsarbeiten in Bezug auf den Brennerbasistunnel, d.h. wo wird gebaut, welche Baustellen sind allenfalls bereits abgeschlossen?
2. Wie weit sind die Arbeiten am sogenannten Erkundungsstollen fortgeschritten und werden diese abgeschlossen?
3. Welche Erkenntnisse hat man bislang aufgrund der Arbeiten am Erkundungsstollen gewonnen und inwieweit gibt es dadurch konkrete Auswirkungen auf Planung, Bau und Kosten des eigentlichen Brennerbasistunnels?

4. Wie hoch waren die Kosten für den Erkundungsstollen veranschlagt, wie hoch waren die tatsächlichen Kosten bislang und mit welcher Gesamtsumme für den Erkundungsstollen wird derzeit gerechnet?
5. Weshalb gab es im konkreten Fall Unterschiede bzgl. der geplanten und der tatsächlichen Kosten?
6. Wann soll mit dem Bau des eigentlichen Brennerbasistunnels begonnen werden, welche Verfahren wie beispielsweise UVP müssen bis dahin noch abgeschlossen werden und wann soll dies der Fall sein?
7. In welcher Form findet die tatsächliche Kooperation zwischen Österreich und Italien statt, wie häufig werden Pläne, Bauarbeiten etc. verglichen, adaptiert und aufeinander abgestimmt und inwieweit sind die Arbeiten auf italienischer Seite im Zeitplan?
8. Wie hoch schätzt man derzeit die Gesamtkosten für den Bau des Brennerbasistunnels und wie häufig werden die diesgl. Kostenschätzungen evaluiert?
9. In welcher Höhe sind bislang insgesamt Kosten in Bezug auf das Projekt Brennerbasistunnels (Planung, Erkundungsstollen etc.) angefallen, wie schlüsseln sich diese Kosten auf und in welcher Höhe haben die EU, Italien und Österreich bislang tatsächlich Zahlungen geleistet?
10. Laut Vereinbarungen wird die EU 30% der Kosten übernehmen. Wird die EU 30% der tatsächlichen Gesamtkosten oder lediglich 30% der ursprünglich veranschlagten 6 Milliarden € übernehmen?
11. Seit 1. Juni 2006 spart Österreich rund ein Viertel der Einnahmen aus der Brenner-Autobahnmaut für den Bau des Brennerbasistunnels an. In welcher Höhe wurden bislang Mittel angespart, wo und wie werden diese Mittel veranlagt und wie lange soll ein Teil der Einnahmen aus der Brenner-Autobahnmaut konkret für diesen Zweck verwendet werden?



Wien am
28. OKT 2008