

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Carmen Schimanek, Mag. Josef Lettenbichler
Kolleginnen und Kollegen

betreffend **Nordzulauf des Jahrhundertprojekts „Brenner-Basistunnel“**

Die Brenner-Achse ist Teil des Transeuropäischen Skandinavisch-Mediterranen-Korridors. Der Ausbau dieser Hauptachse im europäischen Verkehrsnetz ist eine Voraussetzung dafür, um die Schiene gegenüber der Straße im transnationalen Kontext wettbewerbsfähig zu gestalten und dadurch Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern zu können.

Durch den Ausbau der Brenner-Achse mit dem Brenner-Basistunnel als Kernstück und dem anschließenden Projekt Franzensfeste-Waidbruck in Südtirol wird es möglich, dass Güterzüge über die gesamte Achse ohne zusätzliche Lokomotive für die Bergstrecke geführt werden können, was die Wettbewerbsfähigkeit steigert. Außerdem werden ausreichend Kapazitäten zur Verlagerung von weiteren Verkehren von der Straße auf die Schiene geschaffen. Im Personenverkehr wird die Fahrzeit zwischen Innsbruck und Bozen von derzeit ca. 2 Stunden auf ca. 1 Stunde halbiert.

Der weitere Ausbau des Nordzulaufes vom Raum Wörgl/Radfeld bis Bayern ist zeitlich erst nach Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels notwendig, da dieser Ausbau vor allem der Erweiterung der Kapazitäten dient. Die dafür notwendigen Planungen werden aber bereits jetzt gemeinsam mit Deutschland durchgeführt, um die Vorhaben – wenn die Notwendigkeit nach weiteren Kapazitäten besteht – zügig umsetzen zu können.

Im sogenannten „gemeinsamen Planungsraum ÖBB/DB“ findet ein grenzüberschreitendes Trassenauswahlverfahren statt. Seitens der ÖBB und DB wurde ein Beteiligungsverfahren für diese Trassenauswahl erarbeitet, der Stand der Arbeiten ist auf der Homepage www.brennernordzulauf.eu abrufbar. Am 18.06.2018 haben die Bahnen die ersten Grobtrassen vorgestellt und in Planungsausstellungen der Bevölkerung präsentiert. Mit der Vorlage einer Vorschlagstrasse ist Ende 2019 / Anfang 2020 zu rechnen, danach können die exakten Kilometerpunkte auf Basis der Trassenauswahl angegeben werden.

Laut Tiroler Tageszeitung vom 18.10.2018 gibt es allerdings Bedenken seitens des bayrischen Ministerpräsidenten Markus Söder:

Wie Söder im Bayerischen Rundfunk erklärte, sei der Basistunnel an sich eine gute Sache, weil er auch eine Entlastung der Straße bringe. Nur: Ob es überhaupt eine Ersatzstrecke, also zwei zusätzliche Geleise benötige, das müsse die Deutsche Bahn (DB) noch nachweisen. "Meiner Meinung nach hat sie das noch nicht können", stellt er der DB die Rute ins Fenster. Sollte tatsächlich eine neue Strecke notwendig sein, sagt Söder, müsse die Trassenauswahl absolut im Einklang mit der Bevölkerung passieren. Und: Wenn überhaupt eine andere Trasse diskutiert werde, dann gibt es für ihn zwei Vorgaben. "Sie muss entweder unter der Erde oder durch den Berg geführt werden. Eine Zerschneidung der Landschaft möchte ich nicht haben", pocht Söder auf eine Untertunnelung. Diese politische Wende bei der nördlichen Zulaufstrecke zeichnete sich in Bayern bereits in den vergangenen Wochen ab.

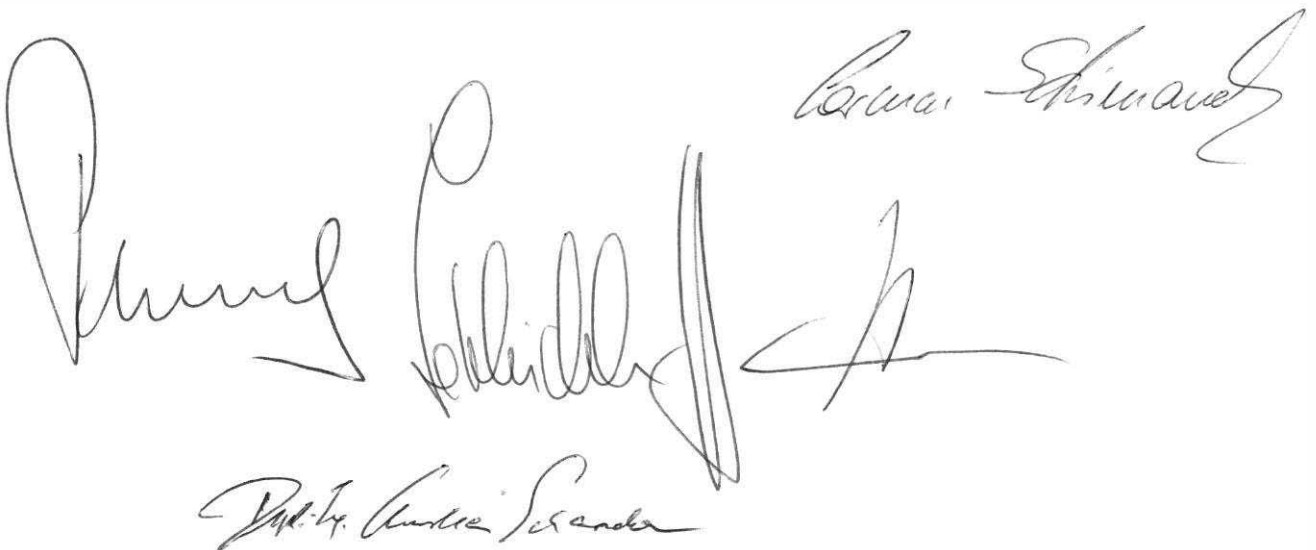
Daher stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, mit dem bayrischen Ministerpräsidenten in konstruktive Gespräche zu treten, damit der Bau des Nordzulaufs für das europäische Jahrhundertprojekt „Brenner-Basistunnel“ sichergestellt wird.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss beantragt.



The image shows five handwritten signatures in black ink. The signatures are arranged in two rows. The top row contains three signatures: a large, stylized one on the left, a middle one, and a smaller one on the right. The bottom row contains two signatures: one on the left and one on the right. The signatures are written in a cursive, flowing style.

