

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0026-I/PR3/2018

18. Dezember 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Unterrainer, Genossinnen und Genossen haben am 24. Oktober 2018 unter der **Nr. 2070/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Brenner Basis Tunnel – Zulauf Ja oder Nein? – Wie geht es auf europäischer Ebene weiter?“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Welche Informationen liegen Ihnen als Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seitens des Bayrischen Ministerpräsidenten Markus Söder (CSU) in Bezug auf die Baupläne der Zulaufstrecke vor?*
- *Haben Sie als Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bereits Kontakt zu der zuständigen Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Ilse Aigner und dem zuständigen Staatssekretär für Wohnen, Bau und Verkehr Josef Zellmeier in Bayern aufgenommen?*
 - a. *Wenn ja, wie lauten die Pläne seitens dieses Staatsministeriums?*
 - b. *Wenn nein, wann werden Sie Kontakt aufnehmen?*
- *Welche Informationen liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich einer möglichen Untertunnelung, die der Bayrische Ministerpräsident Markus Söder vorgeschlagen hat vor?*

Die konkreten Planungen zum Brenner Nordzulauf erfolgen im Rahmen eines gemeinsamen Projektes zwischen DB und ÖBB Infrastruktur auf Basis der Vereinbarung von Rosenheim, die zwischen dem österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahre 2012 abgeschlossen wurde. Für die Steuerung der Arbeiten ist ein Lenkungskreis eingerichtet, in dem mein Ressort auch vertreten ist. Derzeit läuft das Verfahren einer Trassensuche für den

Nordzulauf. Die Planungsschritte sind unter dem Webauftritt des Projektes ([Fehler! Linkreferenz ungültig.](#)) transparent dargelegt.

Bayern ist im Lenkungskreis auch vertreten. Es ist aber festzuhalten, dass die Hoheit der Planungen in Deutschland wie in Österreich beim Bund liegt. Dennoch sind mir von Seiten Bayerns politische Positionierungen zum Brenner Nordzulauf bekannt. Diese finden Eingang in den Koalitionsvertrag der Bayrischen Regierung, wo folgendes festgehalten ist:

„Beim Brennerzulauf ist zunächst die Erforderlichkeit einer Neubaustrecke nachzuweisen. Bei einem Ausbau wollen wir maximale Anwohnerfreundlichkeit, das heißt Lärm- und Landschaftsschutz, vorrangig durch eine weitgehende unterirdische Streckenführung.“

Dies ist als politische Willensbekundung der Bayrischen Regierung zu werten, fließt aber derzeit nicht in die konkreten Planungen ein.

Es ist dennoch geplant, dass ich zu dem Thema zeitnah nicht nur mit dem Bayrischen Ministerpräsidenten Söder, sondern auch mit dem neuen für Wohnen, Bau und Verkehr zuständigen Staatsminister Dr. Hans Reichhart in Kontakt treten werde. Konkrete Schritte dazu befinden sich in Vorbereitung.

Zu Frage 4:

- *Sind Sie bereits in Kontakt mit dem Italienischen Ministerpräsidenten bezüglich dem Baufortschritt des Brenner Basis Tunnels?*
 - a. *Wenn ja, welche Pläne haben die Italiener?*
 - b. *Wenn nein, wann werden Sie in Kontakt treten?*

Der BBT wird von der BBT-SE, die zu gleichen Teilen in österreichischem und italienischem Eigentum steht umgesetzt. Beschlüsse über den Bau werden in den Gremien, etwa dem Aufsichtsrat, gemeinsam getroffen. Über die Beschlüsse bin ich laufend informiert. Gemäß diesen Beschlüssen wird der Bau unvermindert weiterbetrieben.

Zu Frage 5:

- *Welche aktuellen Informationen liegen Ihnen als Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich der Notwendigkeit der Zulaufstrecke in Italien/Trentino vor?*

Ein Zeitplan für den Ausbau der Zulaufstrecken, auch denen des Südzulaufes, liegt mit dem Brenner Aktions Plan, der 2018 unterfertigt wurde, vor. Bei den Strecken des Südzulaufs sind einerseits Abschnitte zu betrachten, die für die Interoperabilität der Strecke erforderlich sind und gleichzeitig mit dem BBT fertiggestellt sein müssen, damit dieser seine Wirkung entfalten kann. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt Franzensfeste - Waidbruck. Hier ist die Finanzierung gesichert und der Stand der Arbeiten lässt eine gleichzeitige Inbetriebnahme

mit dem BBT realistisch erscheinen.

Andererseits ist bei anderen Abschnitten des Südzulaufes eine Umsetzung entsprechend der Verkehrsnachfrage aus kapazitativen Gründen erforderlich. Diese Abschnitte können nach Inbetriebnahme des BBT fertiggestellt werden.

Zu Frage 6:

- *Sind Sie in Kenntnis darüber, dass auch in Italien der Bau des Brenner Basis Tunnels und den Zulaufstrecken bereits in Diskussion geraten ist?*
 - a. *Welche Maßnahmen setzen Sie als Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, um mit Italienischen Entscheidungsträgern den Bau des BBT sowie die Zulaufstrecke in Italien/Trentino sicherzustellen?*

Aus italienischen Medienmeldungen sind mir zwar Stimmen bekannt, die eine Evaluierung von Kosten und Nutzen des BBT und der Zulaufstrecken fordern. Ich kann derzeit aber keine eindeutige Position der Italienischen Regierung erkennen, die Aktivitäten zum Ausbau der Achse grundsätzlich in Frage zu stellen. Ich gehe daher von einer Umsetzung des BBT und der Zulaufstrecken gemäß den internationalen Vereinbarungen aus.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Welche Ursachen werden Ihnen seitens des Bayrischen Ministerpräsidenten Söder genannt, warum der Brenner Basis Tunnel in Frage gestellt werden soll?*
- *Welche Zahlen, Daten und Fakten als Entscheidungsgrundlage für den schleppenden Baufortschritt auf bayrischer Seite liegen Ihnen als Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seitens der Bayrischen AmtskollegInnen vor?*

Ich konnte folgende Ursachen für die Bayrische Haltung identifizieren:

In der Region herrscht grundsätzlich ein hoher Widerstand gegen die Realisierung des Projektes.

Die von der Deutschen Bundesregierung etwa im Rahmen einer parlamentarischen Anfrage (Kleine Anfrage) dargelegten Zugszahlen für 2030 aus dem Bundesverkehrswegeplan liefern in der Tat keine direkte Notwendigkeit für die Errichtung einer Neubaustrecke. Allerdings decken sich diese Zahlen weder mit den österreichischen Befunden, noch ist ein Betrachtungszeitraum von 2030 für die Errichtung der Neubaustrecke maßgebend, da wir derzeit von einer Realisierung um 2040 ausgehen. Aus österreichischer Sicht muss bei der Auslegung der Infrastruktur auch eine ausreichende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene berücksichtigt werden, was im Bundeverkehrswegeplan nicht erfolgt ist.

Zu Frage 9:

- *Sind Sie als Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in Kontakt mit Entscheidungsträgern der Deutschen Bundesbahn?*
- Wenn ja, wie lauten die Ihnen vorliegenden Pläne der DB bezüglich Zulaufstrecke?*
 - Wenn nein, wann treten Sie in Kontakt mit der DB?*

Es besteht laufender Kontakt mit der DB. Ich verweise hier auf die Beantwortung der Fragen 1 bis 3.

Zu Frage 10:

- *Ist Ihnen die Studie des Münchner Planungsbüros „Vieregg-Rössler“ bekannt, die im Artikel der Tiroler Tageszeitung (Do, 18. Oktober 2018, online-Ausgabe) erwähnt wurde, demnach es zu einem möglichen Engpass auf der Bestandsstrecke kommen werde?*
- Wenn ja, liegt Ihnen die Studie im Detail vor?*
 - Wenn ja, welche möglichen Konsequenzen hat die Studie auf die Pläne des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich Baufortschritt des BBT?*
 - Wenn nein, warum nicht?*
 - Wenn nein, wann wird Ihnen die Studie zur Kenntnis gebracht werden?*

Die Studie liegt meinem Haus seit kurzem vor. Sie wird gerade von den Experten evaluiert.

Zu Frage 11:

- *Hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seit Beginn der jetzigen Legislaturperiode ebenfalls eine Studie zum BBT in Auftrag gegeben?*
- Wenn ja, wer wurde mit der Erstellung der Studie befasst?*
 - Wenn ja, welche Parameter werden in der Studie hinterfragt werden?*
 - Wenn ja, bis wann wird die Studie fertig gestellt werden?*
 - Wenn nein, warum nicht?*
 - Wenn nein, plant das BMVIT eine Studie zum BBT?*

Eine weitere Studie zum BBT ist derzeit nicht geplant. Ich halte es jedoch für wichtig, zwischen den drei Staaten und den betroffenen Regionen eine aktualisierte, gemeinsame Sichtweise über die Entwicklung der Verkehre auf der Achse München – Verona (Brennerachse) abzustimmen. Dies wird im Rahmen der Brennerkorridorplattform vorbereitet. Für eine Studie zur Entwicklung des Personenverkehrs wird gerade die Ausschreibung vorbereitet. Eine Prognose des Güterverkehrs erfolgt mittels eines Modells, das der Italienische Infrastrukturbetreiber RFI entwickelt hat.

Zu Frage 12:

- *Welche Maßnahmen setzen Sie auf europäischer Ebene, um den Zeitplan zur Fertigstellung der Trasse bis 2040 einhalten zu können?*

Über die oben dargelegten Initiativen hinaus sind mein Haus und ich in laufendem Kontakt mit dem Europäischen Koordinator des Skandinavisch-Mediterranen Korridors Pat Cox, der auf europäischer Ebene eine wesentliche Steuerungsfunktion zum Ausbau der Achse übernimmt und die eingegangenen Verpflichtungen der Staaten zum Infrastrukturausbau einfordert.

Ing. Norbert Hofer

