

ANFRAGE

des Abgeordneten Peter Wurm
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
betreffend **Infrastrukturprojekt Brennerbasistunnel**

Der Brennerbasistunnel gilt als Teil der Eisenbahnachse Berlin-Palermo als europäisches Jahrhundertprojekt und umfasst rund 55 Kilometer von Innsbruck bis Franzensfeste in Südtirol. Bauherr ist die BBT SE, welche zu 50 Prozent im Eigentum Österreichs und zu 50 Prozent im Eigentum Italiens steht. Gesellschafter auf österreichischer Seite ist die ÖBB Infrastruktur AG, während auf italienischer Seite hauptsächlich die italienische Eisenbahngesellschaft mit ihrer Tochtergesellschaft „Rete Ferroviaria Italiana“ sowie die Provinzen Bozen, Trient und Verona Anteilseigentümer sind.

Die Planung sowie der Bau des Brennerbasistunnels stehen mit zahlreichen Kontroversen in Zusammenhang, wobei die betroffene Bevölkerung weitgehend von der Entscheidungsfindung ausgeschlossen wurde und keine Diskussion über Alternativen und verkehrspolitische Rahmenbedingungen stattgefunden hat. Die Risiken sind auf der anderen Seite weitreichend und betreffen hydrologisch-geologische Risiken, aber auch die Gefahr offener Teilstrecken mit entsprechender Verkehrsbelastung durch zahlreiche Hochgeschwindigkeitszüge.

Auf der anderen Seite mehren sich die handfesten Probleme: Die Kosten wurden ursprünglich mit 7,8 Milliarden Euro abgeschätzt und vom Rechnungshof der Europäischen Union 2020 auf 10 Milliarden erhöht. Mit aktuellem Stand dürften auch diese Kosten nicht eingehalten werden. Ähnliches gilt für die Bauzeiten. Ursprünglich war die Fertigstellung des Haupttunnels mit 2028 geplant, während inzwischen von frühestens 2032 ausgegangen wird. Bis heute besteht zudem kein Betriebskonzept. Während im Rahmen einer herkömmlichen Planung von Infrastrukturprojekten vorerst ein Betriebskonzept erstellt wird, woraus sich die baulichen Rahmenbedingungen ergeben, wurde beim Brennerbasistunnel vorerst gebaut, sodass die Risiken nach wie vor exorbitant sind.

Bis dato fehlen auch verkehrspolitische Rahmenbedingungen, die sicherstellen würden, dass der Verkehr effektiv von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Stand heute ist die Schiene entlang der Brennerroute nicht vollkommen ausgelastet und es mutet leichtsinnig an, keine entsprechenden Maßnahmen zu setzen und stattdessen nur auf den „Selbstläufer“ Brennerbasistunnel zu warten. Solange die Schiene kostentechnisch gegenüber der Straße im Nachteil steht, ist eine Verkehrsverlagerung nicht realistisch.

Weiters bestehen große Zweifel auf Seiten der Infrastrukturplanung. Während die Hauptröhre zwischen Innsbruck und Franzensfeste – Stand jetzt – 2032 fertiggestellt werden soll, stehen Planung, Bau und Fertigstellung der südlichen und nördlichen Zulaufstrecken weiterhin in den Sternen. Für die südliche Zulaufstrecke auf Südtiroler und italienischer Seite zwischen Franzensfeste und Verona gibt es bis dato weder eine Planung noch eine gesicherte Streckenführung. Gerade in den Südtiroler Gemeinden südlich von Bozen besteht die nachvollziehbare Befürchtung offener

Streckenführungen, die aus Gründen des überzogenen Kostenrahmens für die Haupttröhre notwendig werden könnten. Ähnlich vage ist die nördliche Zulaufstrecke auf bayrischer Seite, wo noch nicht einmal Vorprüfungen durchgeführt sind, geschweige denn ein Baubeginn absehbar ist.

Verkehrsplanerisch läuft das Milliardenprojekt Brennerbasistunnel darauf hinaus, dass eine leistungsstarke Haupttröhre nicht in das Verkehrssystem integriert werden kann, da sowohl nördlich als auch südlich des Haupttunnels regelrechte Flaschenhals-Situationen vorliegen. Ebenso ist das bis dato fehlende Betriebskonzept ein grober Mangel, welcher das Vertrauen in das Projekt schwinden lässt.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage

1. Wann ist mit der Fertigstellung des Brennerbasistunnels zu rechnen?
2. Wie hoch werden die definitiven Kosten sein?
3. Liegt ein Betriebskonzept für den Betrieb des Brennerbasistunnels vor?
4. Welche Abteilung erarbeitet das Betriebskonzept auf Seiten der ÖBB Infrastruktur AG, wie groß ist das Planungsteam und wann ist mit ersten Entwürfen zu rechnen?
5. Welche externen Berater wirken für die ÖBB Infrastruktur AG bei Erstellung des Betriebskonzeptes mit?
6. Welche flankierenden verkehrspolitischen Maßnahmen wird die österreichische Bundesregierung treffen, damit die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene sichergestellt wird?
7. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass weder nördliche noch südliche Zulaufstrecken Stand heute geplant oder rechtzeitig umgesetzt sind?
8. Wann ist mit der Fertigstellung der nördlichen Zulaufstrecke zu rechnen?
9. Wann ist mit der Fertigstellung der südlichen Zulaufstrecke zu rechnen?
10. Wie laufen die Verhandlungen mit italienischer sowie deutscher Seite über ein tragfähiges Gesamtkonzept?
11. Für wie viele Züge (Kapazität) ist der Brennerbasistunnel derzeit ausgelegt?



The image shows four handwritten signatures in black ink. The signatures are: 1. A large, stylized signature on the left. 2. A signature in the top center that appears to read 'Mogler'. 3. A signature on the right that appears to be 'A'. 4. A signature at the bottom right that appears to read 'Elias Kraus'.

