

SCHRIFTLICHE ANFRAGE P-6355/08
von Sepp Kusstatscher (Verts/ALE)
an die Kommission

Betrifft: TEN-T-Projekt Nr 1: BBT

Eine der wichtigsten Grundlagen für das Projekt des Brenner-Basistunnels stellt die sogenannte Protrans-Studie (www.bbt-se.com / studien - „Verkehrsprognosen am Brenner Korridor“) dar. Diese Studie sagt auf der Bahnlinie München-Verona für das Jahr 2030 ein Passagieraufkommen von sechs bis acht Millionen Passagieren voraus.

Unerklärlich erscheint in diesem Zusammenhang der Winterfahrplan 2008/2009 der italienischen Staatsbahn Trenitalia, mit dem zwei weitere Eurocity-Verbindungen auf der Brenner-Linie zwischen München und Verona eingestellt und somit die täglichen Direktverbindungen zwischen München und Verona auf fünf Zugpaare beschränkt werden.

1. Wie erklärt sich die Europäische Kommission, dass in offiziellen Studien von einem hohen Fahrgastaufkommen auf dieser Strecke ausgegangen wird, während de facto die Passagierzahlen offensichtlich abnehmen, da ansonsten wohl kaum Zugverbindungen gestrichen würden?
Verfügt die Europäische Kommission über die Passagierzahlen und deren Entwicklung in den letzten fünf Jahren auf der Bahnstrecke München-Verona?
2. Ist bei der Bewertung des BBT-Projektes die Abweichung der tatsächlichen Passagierzahlen von den Angaben aus der zitierten Studie berücksichtigt worden?
3. Wie bewertet die Europäische Kommission insgesamt die Aussagekraft der Protrans-Studie als Entscheidungsgrundlage für umfangreiche, teure und voraussehbar defizitäre Bahninfrastrukturen wie den BBT?