



II-2120

der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/59-I/1-1972

Wien, 1973 02 05

1005 /A.B.

zu 987 /J.

Präs. am 6. Feb. 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abgeordneten Dr. Reinhart und Ge-
nossen, Nr. 987/J-NR/1972 vom 7. De-
zember 1972: Ausbau der Brenner-Strecke

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

Das Problem des Ausbaues der Brenner-Strecke bildet schon seit geraumer Zeit den Gegenstand eingehender Untersuchungen und Planungen; insbesondere bei den Eisenbahnverwaltungen Österreichs und Italiens.

Nach meinem Amtsantritt habe ich in dieser Angelegenheit Kontakte mit dem damaligen Verkehrsminister der BRD, Leber, und dem damaligen italienischen Verkehrsminister Viglianesi aufgenommen und entsprechende Gespräche auf Ministerebene angeregt. Aus Termingründen, insbesondere aber wegen des Regierungswechsels in Italien, kam bis jetzt eine Zusammenkunft zu dieser Frage nicht zustande.

Im Jahre 1970 habe ich im übrigen dem damaligen Bundesminister Leber in einem persönlichen Schreiben die Situation dargelegt. Hiebei habe ich darauf hingewiesen, daß bei der

- 2 -

gegenwärtigen Entwicklung damit gerechnet werden muß, daß die Brennerlinie, auf der streckenweise nur mit 60 km/h gefahren werden kann, zur einzigen Langsamfahrstelle in der großen Nord - Süd - Relation Hamburg - Rom werden könnte. Ich habe Bundesminister Leber auch davon in Kenntnis gesetzt, daß die Ferrovie dello stato an die Österreichischen Bundesbahnen bezüglich des Ausbaues der Brennerstrecke herangetreten ist und daß bereits im Jahre 1969 Gespräche der Baudienste der beiden Bahnverwaltungen in Rom stattgefunden haben.

Im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes wird derzeit eine umfangreiche Untersuchung des Verkehrspotentials und aller Ausbaumöglichkeiten der Brenner-Strecke im Zusammenhang mit einem europäischen Infrastrukturleitplan für leistungsfähige Eisenbahnverbindungen durchgeführt. Die Studie darüber wird voraussichtlich im Frühjahr 1973 abgeschlossen und mit Berichten der anderen derzeit vom Internationalen Eisenbahnverband für ähnliche Untersuchungen eingesetzten Arbeitsgruppen (Narbonne - Barcelona, Chambéry - Torino, Gotthard- und Tunnelprojekt Ärmelkanal) der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister und den Regierungen zur Kenntnis gebracht werden.

Grundsätzlich ist festzustellen, daß der Ausbau der Brennerstrecke insbesondere im Interesse Italiens und der BRD liegt, da mehr als 80 % der über den Brenner laufenden Güter im Transit von und nach den beiden Staaten verkehren. Das Interesse Österreichs an dem Ausbau der Brenner-Strecke ergibt sich naturgemäß aus seiner verkehrsgeographischen Lage in dieser Nord-Süd-Relation.

Da zwischenzeitlich sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in Italien personelle Änderungen in der Leitung des

- 3 -

Verkehrsressorts eintraten, werde ich die Bemühungen um die Gespräche auf Ministerebene zwischen den deutschen, italienischen und österreichischen Verkehrsministern fortsetzen.

Zu Frage 2:

Ob es in absehbarer Zeit zur Verwirklichung der in der Schweiz in letzter Zeit immer wieder geäußerten Absicht, eine neue Eisenbahn durch die Ostschweiz zu errichten, kommt, ist schwer zu beurteilen, da mir die entsprechenden Unterlagen naturgemäß nicht zur Verfügung stehen. Soweit es übersehen werden kann, entwickeln sich die schweizer Ostalpenbahnprojekte zu einem regionalpolitischen Problem, das allerdings nichtsdestoweniger auch Auswirkungen auf die gesamteuropäische Verkehrssituation hat. Jedenfalls wird, wie mir bekannt ist, in der Schweiz dem Ausbau der Lötschberglinie und dem Neubau der Gotthardlinie (Basis-tunnel) Priorität zuerkannt.

Alle bisher in der Schweiz durchgeführten Untersuchungen - wie auch z.B. die acht Jahre lang dauernde Untersuchung der von der Regierung eingesetzten Kommission "Eisenbahntunnel durch die Alpen" - führten zu den gleichen Ergebnissen. Die italienischen Staatsbahnen erkennen zweifellos dem Ausbau der Brenner-Strecke Vorrang gegenüber noch nicht spruchreifen Projekten in der Ostschweiz zu.

Soferne also nicht durch private Initiativen die notwendigen Finanzierungsmöglichkeiten erschlossen werden, ist anzunehmen, daß in absehbarer Zeit keines der Eisenbahnprojekte der Ostschweiz (Splügenbahn u.a.) realisiert werden kann.

- 4 -

Zu Frage 3:

Der Bau einer neuen, die Alpen überschreitenden Eisenbahnlinie in der Ostschweiz bzw. der Bau eines neuen leistungsfähigen Basistunnels an der Gotthardlinie würde zweifellos zu einem starken Konkurrenzdruck gegenüber den Österreichischen Bundesbahnen führen. Im Falle des Nichtausbaues der Brenner-Strecke bestünde die Gefahr einer Abwanderung des Transportsubstrates zu anderen Transitlinien. Mit Rücksicht auf die Bedeutung dieses Güterverkehrs würden sich in einem solchen Fall wirtschaftliche Nachteile für die Österreichischen Bundesbahnen ergeben. Der Vollständigkeit halber sei angeführt, daß z.B. im Jahre 1971 insgesamt 3,4 Mio. Nettotonnen Güter bzw. 125,8 Mio. Tonnenkilometer im Transitverkehr auf der Eisenbahn über den Brenner befördert wurden. Diese Transportleistung entspricht rund 42 % (bzw. 5,5 %) der gesamten Leistung der Österreichischen Bundesbahnen im Güterverkehr mit 8,1 Mio. Nettotonnen (bzw. 2.285,6 Mio. Tonnenkilometer). Durch diese Transportmengen ist aber die Obergrenze der derzeit möglichen Kapazitätsauslastung der Brennerstrecke, insbesondere im Abschnitt Innsbruck - Bozen fast erreicht, an einigen Stellen sowie an Tagen mit besonderen Verkehrsspitzen wird sie auch häufig überschritten, was zu einem Rückstau der Güter und zu einer Verschlechterung der Qualität der Eisenbahntransporte führt.

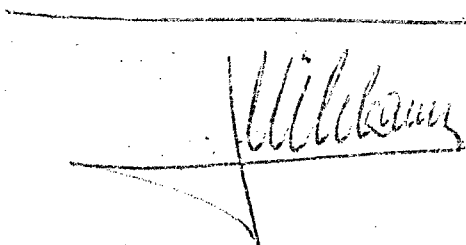
Aus diesen Angaben ist klar ersichtlich, wie wichtig der Ausbau der Brenner-Bahn zu einer auch in Zukunft leistungsfähigen und den Erfordernissen des modernen Schienenverkehrs entsprechenden Strecke ist.

Die Modernisierung der Brenner-Bahn ist jedoch nicht nur ein Problem der beteiligten Eisenbahnverwaltungen, sondern bedingt durch die immer größer werdende ökonomische Ver-

- 5 -

flechtung ein Problem der europäischen Wirtschaft. Zur Diskussion aller mit der Brennerbahn zusammenhängenden Fragen, fand im Jänner in Verona ein internationaler Kongreß, "Intercittà", unter dem Motto "Brenner - Eisenbahnproblem Europas", statt, an welchem neben Fachexperten auch die Spitzen der politischen Regionalinstanzen zwischen München und Verona sowie Vertreter der Wirtschaft teilgenommen haben. Das Motto des Kongresses zeigt, welche Bedeutung der Brenner-Bahn zuerkannt wird. Neben der Darstellung der gegenwärtigen Situation auf der Brenner-Linie diente der Kongreß auch dazu, die bereits vorliegenden Projekte zu erörtern. Ich habe veranlaßt, daß seitens der Österreichischen Bundesbahnen Experten nach Verona entsandt wurden, um einerseits das große Interesse Österreichs an der Brenner-Linie zu dokumentieren und andererseits die schon in unserem Land geleisteten Vorarbeiten und Projekte hinsichtlich der Brenner-Bahn einem repräsentativen Forum zur Kenntnis zu bringen.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Wilfried', is written over a horizontal line. Below the signature, there is a large, stylized, handwritten mark that resembles a cross or a large 'X'.