



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18050/3-4/1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober und FreundInnen vom 7.12.1994,
Zl. 140/J-NR/1994, "Brennerachse München-Verona"

XIX. GP.-NR
190 /AB
1995 -02- 13
140 /J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche konkreten Kostenschätzungen für den Brennerbasistunnel samt Zulaufstrecken liegen derzeit von welchen Instituten vor?"

Der Schlußbericht des IBK gibt für die Gesamtstrecke (Brenner-Basis-Tunnel in der Konfiguration "Zweiröhrig mit Servicetunnel und Schleife Freienfeld") folgende Kosten an (Angaben auf Preisbasis 1.1.1992 ohne Finanzierungskosten):

Nördliche Zulaufstrecke:	rd. 39 Mrd. ATS
Brenner-Basis-Tunnel:	rd. 62 Mrd. ATS
Südliche Zulaufstrecke:	rd. 68 Mrd. ATS
Gesamtstrecke:	rd. 169 Mrd. ATS

Eine vom Brenner-General Consultant als unabhängigem Projektberater im Rahmen einer Risikoanalyse durchgeführte Überprüfung dieser Kosten brachte eine Abweichung von +8%.

Zu den Fragen 2 und 7:

"Welche Finanzkonzepte bestehen zur Finanzierung dieser enormen Summe?"

Wie beurteilt der Verkehrsminister die Wirtschaftlichkeit des Brennerbasistunnel und Zulaufstrecke? Welche konkreten Studien existieren als Beleg dieser Wirtschaftlichkeit?"

Die Erstellung eines konkreten Finanzierungskonzeptes war nicht Auftrag und Gegenstand der Machbarkeitsstudien. Sie ist vielmehr Gegenstand der nächsten Phase der Projektentwicklung und im Einvernehmen mit der EU-Kommission durchzuführen. Aufbauend auf den Machbarkeitsstudien werden im Zuge der weiteren Projektser-

stellung laufend Evaluierungen und Optimierungen der einzelnen Projektskomponenten vorgenommen. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes und einzelner Abschnitte des Gesamtprojektes wird im wesentlichen durch die endgültigen Projektkosten und die Erlössituation aufgrund des hinkünftigen Verkehrsaufkommens bestimmt.

Zu den Fragen 3 und 12:

"Welche Verlagerungseffekte werden vom Verkehrsministerium auf Grund welcher Studien im Güterverkehrsbereich sowie im Personenverkehrsbereich für welche Zeiträume prognostiziert?

Welche konkreten Prognosen über die Verkehrsentwicklung im Güterverkehrsbereich bzw. im Personenverkehrsbereich existieren derzeit für die kommenden 20 Jahre am Brenner? Welche konkreten jährlichen Steigerungsschritte werden für die Straße prognostiziert? Wie hoch wird der Entlastungseffekt durch einen Brennerbasistunnel geschätzt?"

Prognose Güterverkehr 2010

Unter Zugrundelegung der 1991 gegebenen Rahmenbedingungen hat das deutsche Fachinstitut Intraplan/Kessel eine projektspezifische Prognose erstellt:

Die Untersuchungsergebnisse von Intraplan/Kessel zeigen, daß sich die genannten Maßnahmen in vielfachen Verlagerungseffekten zwischen Straße und Bahn, aber auch in Routenverlagerungen niederschlagen. In der Summe sind für den Alpentransit bei Realisierung aller Maßnahmenstufen gemäß den vorliegenden Prognosen folgende Größenordnungen und Aufteilungen zu erwarten:

- Der gesamte alpenquerende Güterverkehr auf Bahn und Straße durch Österreich bzw. Deutschland wird sich im Jahre 2010 im Projektraum auf rund 91 Mio Tonnen belaufen. Binnenverkehre zwischen der Nordschweiz einerseits und der Südschweiz bzw. dem südlichen Ausland andererseits sind in diesen Angaben nicht enthalten.

Des Weiteren sind auch solche Transporte nicht berücksichtigt, die unter Umfahrung Deutschlands, durch Frankreich in die Südschweiz und nach Italien gelangen, die aber dann brennerrelevant wären, wenn die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wegfallen.

- 3 -

- Auf den Schienengüterverkehr würden unter Berücksichtigung der folgenden 4 Prämissen
 - + Berücksichtigung des Nachtfahrverbots, der Straßenverkehrsbeiträge und Mautgebühren in Österreich, der Liberalisierungsmaßnahmen der EG/EU, des schweizerischen 28 Tonnen-Limits und der Schwerverkehrsabgaben sowie der italienischen Mautgebühren.
 - + Unterstellung einer ausgebauten NEAT in der Schweiz
 - + Realisierung der Transitverträge zwischen Österreich und der Schweiz einerseits sowie der EU andererseits
 - + Annahme eines realisierten Brennertunnels

rund 65 Mio Tonnen kommen. Hiervon würden rund 45 Mio Tonnen über österreichische Alpenübergänge entfallen.

- Auf die Straße würden nach den Untersuchungsergebnissen von Intraplan/Kessel dann rund 26 Mio Tonnen des gesamten Alpentransits entfallen. Aufgrund der sehr starken Maßnahmenrestriktionen in der Schweiz würden (analog zur heutigen Situation) 21 Mio Tonnen über österreichische Alpenübergänge verlaufen.

Bei den Modellrechnungen zur Transportmittelwahl wurden auf einer ersten Stufe auch die Transitverträge noch nicht berücksichtigt. Gemäß diesen Prognosen wird der Schienengüterverkehr im gesamten geprüften Alpentransit von 18 Mio Tonnen im Jahre 1988 für die entsprechende Bezugssfallsituation 2010 (d.h. ohne Maßnahmenrealisierung) auf gut 44 Mio Jahrestonnen anwachsen. Dies entspricht einer relativen Zunahme von 146%.

Eine entsprechende Ermittlung täglicher Fahrzeugströme beladener und leerer LKW aus den jährlichen Güterströmen würde nach der Intraplan/Kessel Studie für den Brenner im Jahr 2010 zu einem Rekordaufkommen des Straßengütertransitverkehrs von 8.600 LKW pro Tag führen, was bereits zwei Drittel aller Alpentransitströme im

Straßenverkehr ausmachen würde. Auf die schweizerischen Übergänge würden lediglich etwa 1.100, auf die Pontebbana gut 3.600 LKW pro Tag entfallen. Die zwischen der EG und Österreich getroffenen Transitvereinbarungen sehen aber vor, daß die Zahl der LKW-Fahrten mit EU-Fahrzeugen durch Österreich - auch bei Erfüllung der Vorschriften zur Emissionsminderung - die Fahrtenzahl 1991 nicht mehr als um 8 % überschreiten darf. Im Zusammenwirken mit dem Bestreben, entsprechende Regelungen auch für die Transitverkehre mit Nicht-EG-Ländern zu treffen, bilden die LKW-Fahrzeugmengen von 1991 daher im wesentlichen die Obergrenze der in Zukunft zulässigen Straßengütertransitverkehre.

Geht man von langfristigen Rahmenbedingungen aus, die diese Verkehrsvolumina auch für das Jahr 2010 aufrechterhalten, ist auf der Brenner-Achse im Jahr 2010 mit 151 Güterzügen pro Tag zu rechnen, wovon 85 auf den kombinierten Ladungsverkehr, 33 auf den Ganzzugsverkehr sowie 33 auf den Einzelwagenverkehr entfallen würden.

Nimmt man einen realisierten Brenner-Basis-Tunnel, als den Planfall an, ergibt sich im Jahr 2010 für den Brenner eine tägliche Zugbelastung von 226 Transitzügen. Hinsichtlich des Reiseverkehrs gibt der Bericht der EU-Arbeitsgruppe "High level Group The European Highspeed Train Network" vom November 1994 folgende Zuwachsrate an:

<i>München - Innsbruck</i>	<i>+ 85 % gegenüber heute</i>
<i>Innsbruck - Bozen</i>	<i>+165 % gegenüber heute</i>
<i>Bozen - Verona</i>	<i>+185 % gegenüber heute</i>

Zu den Fragen 4 und 5:

"Welche konkreten Finanzierungszusagen seitens der EU wurden zu welchem Datum gegeben?

Welcher Finanzierungsanteil sollte für Österreich bleiben? Wie stellt sich das Verkehrsministerium die Finanzierung dieses Anteils vor?"

Im Memorandum der Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens sowie der Europäischen Kommission (vertreten durch das für den Verkehr zuständige Mitglied) vom 21. November 1994 hat die EG zugesichert, die Verwirklichung der Alpen-transversale auf der Grundlage der Leitlinien zur Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze und der verfügbaren Finanzinstrumente nach Kräften zu unterstützen.

Die jeweiligen Finanzierungsanteile können erst nach Erstellung eines Finanzierungsmodells endgültig angegeben werden.

Zu Frage 6:

"Um wieviel höher wäre beim Brennerbasistunnel bei Hochgeschwindigkeitszügen der Energieverbrauch im Vergleich zu einer oberirdischen Trasse?"

Auf der oberirdischen Brenner Trasse sind Hochgeschwindigkeitszüge nicht mit Hochgeschwindigkeit führbar.

Zu Frage 8:

"Welche konkrete zeitliche Vorlaufphase bis zum Baubeginn und welche konkrete Bauzeit werden kalkuliert?"

Alle bisherigen Planungen (incl. der Verkehrsprognosen) waren auf das Jahr 2010 als Inbetriebnahme des Brenner-Basis-Tunnels ausgerichtet. Die auf den Zulaufstrecken erforderlichen Kapazitäten waren auf diesen Zeitpunkt bezogen. Die reine Bauzeit des Brenner-Basis-Tunnels wird im IBK mit 5-6 Jahren und die der Planung und Bauvorbereitung mit etwa 3 Jahren angegeben. Bei allen zeitlichen Überlegungen sind jedoch die für Bürgerbeteiligungs- und Umweltschutzverfahren erforderlichen langen Vorlaufzeiten zu berücksichtigen.

Zu Frage 9:

"Wie beurteilt im Zusammenhang mit Bauzeit und Baukosten der Verkehrsminister die Erfahrungen beim Bau des Tunnels unter dem Ärmelkanal?"

Auch wenn beim Eurotunnel grundsätzlich andere Vorbedingungen herrschten, wurde beim Brenner-Projekt durch das Engagement eines beim Eurotunnel beschäftigten Controllers sichergestellt, daß die aus den Problemen beim Eurotunnelprojekt gewonnenen Erfahrungen in das Brenner-Projekt einfließen und daher einerseits Fehler vermeiden, und andererseits innovative Erkenntnisse übernommen werden können.

Zu Frage 10:

"Für den 55 Kilometer langen Brennerbasistunnel sowie beim Tunnel unter dem Ärmelkanal wäre ein enorm aufwendiges Sicherheitskonzept notwendig mit einer separaten Tunnelröhre, mit einer Vielzahl von Verbindungsstollen zum Haupttunnel, damit für die Fahrgäste immer ein Fluchtweg und für Service- und Rettungsmannschaften eine Zufahrtsmöglichkeit, unabhängig vom eigentlichen Tunnel, vorhanden ist.

Wurde dieses teuere Sicherheitskonzept in die bisherigen Baukostenschätzungen aufgenommen? Wie hoch werden die Gesamtkosten für das Sicherheitskonzept geschätzt?"

Bei allen bisherigen Studien zum Brennerbasistunnel wurden auch die sicherheitstechnischen Anforderungen an ein derartiges Tunnelsystem entsprechend mitbehandelt. Auch die Kostenschätzungen für den Brennerbasistunnel beinhalten die sicherheitstechnischen Begleitmaßnahmen. Eine gesonderte Darstellung der daraus resultierenden Kosten ist deshalb nicht präzise möglich, weil zahlreiche Maßnahmen nicht nur aus sicherheitstechnischen, sondern auch aus bautechnischen und betriebsorganisatorischen Anforderungen resultieren und daher eine eindeutige Zurechnung zum Sicherheitskonzept nicht möglich ist.

Zu Frage 11:

"Welche konkreten Prognosen liegen über die Beschaffenheit der Geologie im Bereich der Brennerfurche vor?"

Die geologischen Verhältnisse im Bereich der Brennerfurche wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie 1987 bereits sehr eingehend untersucht, wie in den 6 Bänden der Anlage 4 auf 897 Seiten dokumentiert wurde. Die (zusammenfassende) geologisch-geotechnische Bewertung der Trassenvarianten umfaßt dabei 150 Seiten und ein Literaturverzeichnis von 26 Seiten (!), sodaß diese Arbeiten jedenfalls eine sehr eingehende Analyse im Rahmen einer Machbarkeitsstudie darstellen.

Zu Frage 13:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister die Kritik von Vieregg und Rössler an der Güterzugtauglichkeit des Projektes?"

Die meinem Ressort vorliegende Broschüre "Fernpaß-Reschen-Bahn" der Vieregg & Rössler GmbH Innovative Verkehrs- und Umweltberatung; München 1993 (Auftraggeber: Inntal Gemeinschaft e. V., D-8201 Flitschbach) ist eine 44 Seiten umfassende Argumentationsunterlage ohne nähere rechnerische und planerische Nachweise, die naturgemäß nicht mit den jahrelangen, intensiven Untersuchungen im Rahmen der Machbarkeitsstudien vergleichbar ist. Auf Seite 7 dieser Broschüre wird lediglich behauptet, daß auf südtiroler Seite eine Steigung von rund 12 Promille anzunehmen wäre und daraus der Schluß gezogen, daß deshalb diese Rampe "nicht mehr voll güterzugtauglich" sei.

- 7 -

Dem ist entgegenzuhalten, daß alle Bearbeitungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie auf trilateral vereinbarten Richtlinien basieren, welche ihrerseits auf den nationalen Richtlinien bzw. UIC-Richtlinien beruhen. Hinsichtlich der Trassierungselemente ist festzuhalten, daß sowohl in Österreich (Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen für Hochleistungsstrecken, genehmigt mit ho. Bescheid vom 27. Juni 1990) als auch z.B. in Deutschland eine größte Neigung von 12,5 %o zulässig ist. Die Vorschlagstrasse der Machbarkeitsstudie "Ausbau der Eisenbahnachse München - Verona" weist eine Höchstneigung von 11,1 Promille auf.

Zu Frage 14:

"Welche konkreten Umsetzungsschritte sollen in den nächsten Jahren gesetzt werden?"

Zur Frage nach den "konkreten Umsetzungsschritten in den nächsten Jahren" erlaube ich mir zunächst auf die laufenden Verhandlungen Österreichs mit der Europäischen Union (EU) um eine Mitfinanzierung der EU an den Vorhaben Brennerbasistunnel und nördliche Zulaufstrecke/Unterinntal hinzuweisen.

Was die innerösterreichische Projektsvorbereitung anlangt, hat das Verkehrsressort bereits den Entwurf eines Bundesgesetzes zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Planungsgesellschaft" ausgearbeitet und diesen einer allgemeinen Begutachtung zugeführt. Aufgabe dieser Planungsgesellschaft in Rechtsform einer Gesellschaft m.b.H. mit dem Sitz in Innsbruck soll die Planung der Brennerachse - sowohl des Unterinntalabschnittes als auch dann des Basistunnelabschnittes - sein. Es ist vorgesehen, diesen Gesetzesentwurf als Regierungsvorlage im Parlament einzubringen, um so die organisatorischen Rahmenvoraussetzungen für die weitere Umsetzung zu optimieren.

Wien, am 7.2. 1995

Der Bundesminister:

