



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

II-5075 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 73 75 07  
Fernschreib-Nr. 111800  
DVR: 0090204

Zl. 5905/22-Info-88

2276 IAB  
1988 -08- 02  
zu 2302 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Weinberger und Genossen vom 9. Juni 1988, Nr.  
2302/J-NR/88, "Aussagen über einen viergleisigen  
Ausbau der Bahnachse München - Verona und in  
diesem Zusammenhang über die Errichtung eines  
Grenzbahnhofes im Raum Baumkirchen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Ja, die Referate und Debattenbeiträge der Teilnehmer des  
"Symposiums 88 - Planung langer Eisenbahntunnels" sind mir  
bekannt.

Zur Anhebung der Streckenleistungsfähigkeit sind auf der  
Achse München - Verona stufenweise Verbesserungen vorgesehen.

Bis 1992 soll durch den sicherungstechnischen Ausbau der  
bestehenden Trasse und durch den Bau der Umfahrung Innsbruck  
die Leistungsfähigkeit um 100 Züge pro Tag angehoben werden.  
Bei Auslastung dieser Kapazitäten ist als weiterer Schritt  
der Bau einer neuen Brennerbahn zwischen Innsbruck und Bozen  
denkbar. Die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten  
für diese Baumaßnahmen werden derzeit im Rahmen der Machbar-  
keitsstudie geprüft. Dieser Ausbau würde durch die Möglich-  
keit der Führung schwererer Züge und durch kürzere Fahrzeiten  
eine weitere Attraktivierung der Achse gewährleisten.

- 2 -

Bei entsprechender Auslastung wäre als dritte Phase dann der Neubau einer Strecke zwischen München und Innsbruck zu untersuchen. Ein zeitlicher Horizont für diesen Ausbau ist derzeit noch nicht abschätzbar. Es wäre dann zwei zweigleisige Strecken in dieser Relation verkehrswirksam.

Zu Frage 2:

Voraussetzung für einen hochwertigen Eisenbahngüterverkehr über den Brenner mit garantierten Beförderungszeiten, welche die Beförderungszeiten des Straßengüterverkehrs unterbieten, sind Verkürzungen der Stehzeiten im Transportablauf und hier vor allem an der Grenze.

Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist das zwischen EG und EFTA abgeschlossene Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren, welches die Durchführung grenzüberschreitender Beförderungen zwischen EG- und EFTA-Staaten im Rahmen eines internationalen Anweisungsverfahrens von einem Binnenzollamt im Abgangstaat zu einem Binnenzollamt im Bestimmungsstaat vorsieht. Dieses Abkommen ist mit Anfang 1988 in Kraft getreten.

Mit diesen Möglichkeiten verlagern sich künftig die Aufgaben von Grenzbahnhöfen ins Binnenland. Dem trägt z.B. die Deutsche Bundesbahn mit dem Bau des neuen Rangierbahnhofes München-Nord sowie des neuen Containerbahnhofes in München Rechnung, die - in 100 Kilometer Entfernung von der Grenze - beide als Grenzbahnhöfe konzipiert sind.

Ein Grenzbahnhof in Innsbruck oder Baumkirchen ist nicht erforderlich und auch nie Gegenstand von Planungen im Zusammenhang mit dem neuen Brennerübergang gewesen.

Es ist jedoch unbestreitbar, daß an den Enden von längeren Tunnels entsprechende Sicherheitseinrichtungen vorhanden sein müssen. Dazu gehören insbesondere auch die Bereitstellung von

- 3 -

Tunneleinsatzfahrzeugen, brandschutztechnischen Ausrüstungen und dergleichen, die in unmittelbarer Nähe des Tunnelportals stationiert werden müssen. Diese Fahrzeuge können im Bereich des bestehenden Bahnhofes in Innsbruck hinterstellt werden.

Ein Ausbau der derzeit als Abzweigestelle konzipierten Verkehrsstelle "Baumkirchen" zu einem Bahnhof wird auch unter den oben genannten Voraussetzungen keinesfalls erfolgen.

Zu Frage 3:

Der Abschluß der Brenner-Machbarkeitsstudie hat sich infolge der Erweiterung des Untersuchungsgebietes bis Bozen (vorher nur bis Freienfeld) verzögert. Die Vorlage des Endberichtes wird für Herbst 1988 erwartet.

Wien, am 1. August 1988

Der Bundesminister

