



II - 242 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/19-1-1979

1071AB
1979 -09- 04
zu 1041J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Leitner, Dr. Keimel,
Dr. Ermacora, Dr. Steiner und Ge-
nossen, Nr. 104/J-NR/1979 vom 1979
07 10, "Bau einer Brennerflachbahn".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Als Bundesminister für Verkehr begrüße ich jeden realistischen Vorschlag zur Beschleunigung und Verbesserung des Eisenbahnverkehrs. Allerdings muß man derartige Projekte im Zusammenhang mit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und der spezifisch österreichischen Transitproblematik sehen.

Entscheidend für die Leistungsfähigkeit eines Schienenverkehrsweges sind vor allem die Kapazität der Verschiebebahnhöfe und der übrigen Umschlageinrichtungen. Die Schwachstelle der Brennerachse liegt vor allem in der geringen Durchlaßfähigkeit der oberitalienischen Verschiebebahnhöfe und Umschlageinrichtungen, wie auch die am 11. September 1978 in München abgehaltene Konferenz zur Beschleunigung des Brennerverkehrs gezeigt hat. Eine Brennerflachbahn allein würde daher ohne Beseitigung der Schwachstellen an den Verschiebebahnhöfen und Umschlageinrichtungen keine Verbesserung der Leistungsfähigkeit nach sich ziehen.

Im Personenverkehr werden durch Ausbau der Strecke München - Innsbruck auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h Fahrzeitverkürzungen erzielt werden. Durch Verbesserung der Sicherungsanlagen (Spurplanstellwerke, Zugbahnfunk, Verkürzung der Blockabstände) wird die Kapazität der Strecke zusätzlich erweitert.

Zu 1 und 2

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) übersandte im Jahre 1973 nach einer Untersuchung der großen europäischen Eisenbahnmagistralen durch die UIC auch eine Prognosestudie der Brennerachse (München - Verona) mit mehreren Varianten für ein Flachbahnprojekt, wobei damals einer Trasse mit einem Basistunnel unter dem Tribulaun der Vorrang zugesprochen wurde. Allen Projektvarianten ist jedoch gemeinsam, daß ihre Verwirklichung mit hohen Kosten verbunden wäre.

Österreich hat im europäischen Verkehrsgeschehen wichtige Brücken- und Mittlerfunktionen. Es ist diesen Funktionen unter Hintanstellung nationaler Notwendigkeiten nachgekommen und hat sehr kostenaufwendige Nord-Süd-Verbindungen, wie die Inntal- und Brennerautobahn, die Tauernautobahn und die Felbertauernstraße geschaffen. Darüberhinaus wurde auch der Bau weiterer Transitstraßen, wie z.B. der Phyrnautobahn und der Fortsetzung der Tauernautobahn bereits begonnen. Der Ausbau und die Erhaltung dieser im gesamteuropäischen Verkehrsinteresse ausgebauten und noch auszubauenden Verkehrswege erfordert Milliardenbeträge. Hiezu kommt noch, daß in Österreich trotz der schon durch die topographische Lage erhöhten Bau- und Erhaltungskosten der Straßen die alpenquerenden Verbindungen für 38-Tonnen-Lastzüge ausgebaut wurden.

Neben dem Bau alpenquerender Straßen wurden auch die Bahntransitstrecken laufend verbessert. Hier sei nur auf den zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn, insbesondere aber auch auf die Erweiterung und Modernisierung des Güterbahnhofes Hall verwiesen, die ja nahezu ausschließlich im Interesse des Brennerverkehrs erfolgte.

Nachdem die österreichischen Ressourcen zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Studie vor allem durch den Ausbau und die Erhaltung der internationalen Verkehrswege durch Österreich nahezu vollständig in Anspruch genommen wurden und auch die Art der Studie selbst nicht die Grundlage für eine derartige gravierende verkehrspolitische Entscheidung bilden konnte, wurde sie vorläufig nur zur Kenntnis genommen.

Zu 3 bis 7

Da der Bau einer "Brenner-Flachbahn" nahezu ausschließlich im Interesse der BRD und Italiens erfolgen würde und die Transiteinnahmen, gemessen an dem auf den österreichischen Teil der Strecke entfallenden immensen Bauaufwand von 20 Milliarden Schilling bescheiden wären, ist eine Finanzierung durch Österreich nicht möglich. Eine Entscheidung in dieser Frage kann nur in einem koordinierten Vorgehen aller beteiligten Staaten erfolgen, wobei vor allem die Grundsatzentscheidung über die Finanzierung eines solchen Projektes durch die daran hauptsächlich interessierten Länder erfolgen müßte.

Nach Abschluß der großen Investitionsvorhaben der ÖBB (Bau von Zentralverschiebebahnhöfen in Wien-Kledering, Kosten 2,2 Mrd S, Villach-Fürnitz, Kosten 2,3 Mrd S und Wolfurt, Kosten 1,1 Mrd S) wird vor allem die für Österreich so bedeutende West- und Südbahnstrecke verbessert werden müssen. Sollten sich die vornehmlichen Interessenten BRD und Italien über die Finanzierung der

Brenner-Flachbahn einigen - derzeit sind sich die Experten der DB und der FS noch nicht einmal über die Trassenführung einig - so wird auch Österreich seinen Beitrag etwa in Form von Beistellung der erforderlichen Grundstücke und Rechte zu diesem europäischen Verkehrsprojekt leisten.

Wien, 1979 08 28
Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. M. S.', written in a cursive style.