



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Pr.Zl. 5905/11-1-86

II-4633 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

2089/AB

1986 -07- 17

zu 2154 JJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dr. Leitner und Genossen vom
13. Juni 1986, Nr. 2154/J-NR/1986,
"Planung und Bau eines Flachbahntunnels
durch Tirol"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 3:

Am 11. Juli 1986 wurde von meinen Ministerkollegen Dollinger und Signorile und mir in Rom an die Bahnverwaltungen FS, DB und ÖBB der Auftrag erteilt, innerhalb von 60 Tagen an ein internationales Firmenkonsortium (Italien, Österreich, Bundesrepublik Deutschland) eine Machbarkeitsstudie für eine neue zweigleisige Eisenbahnverbindung München - Verona zu vergeben. Diese Studie soll im September 1987 vorliegen und muß detailliert ein Projekt für einen Brennertunnel samt Kostenangaben und Finanzierungsvorschlägen beinhalten. Als Projektvorgabe wurde unter anderem verlangt, daß auch die derzeit vorhandenen Zulaufstrecken eingebunden werden können. Die Beantwortung der Anfrage, ob diese neue Bahnverbindung von München nach Verona mit zwei Basisflach-tunnels realisiert werden kann, ist erst nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie im September 1987 möglich.

Zu Frage 4:

Aufgrund der Gespräche am 11. Juli 1986 in Rom erhielten die drei Bahnverwaltungen (FS, DB, ÖBB) auch den Auftrag, den vorhandenen zweigleisigen Brennerkorridor (München - Verona) so auszubauen, daß in Abstimmung aller drei Bahnverwaltungen im Jahre

- 2 -

1991 die derzeitige Streckenkapazität um ca. 100 Zugfahrten erhöht werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, muß die im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen bestehende Kapazitätsengstelle zwischen Hall/Tirol und Innsbruck durch eine 8 % geneigte Umfahrunsstrecke von Baumkirchen nach Gärberbach beseitigt werden. Dieses Tunnelprojekt sieht die Möglichkeit vor, Innsbruck von Gärberbach aus auch Richtung Westen (etwa im Bereich Zirl) in die Westbahn einbindend zu umfahren. Daraus ist abzuleiten, daß die projektierte Umfahrunsstrecke Baumkirchen - Gärberbach bzw. Zirl mit 8 % Neigung in jedem Falle einer späteren Brennerflachbahn entspricht.

Der Lokbeigabebahnhof Baumkirchen ist deshalb erforderlich, da mittelfristig nach der Errichtung der Umfahrunsstrecke ab Gärberbach 26 % Steigung über den Brenner zu überwinden sind und auch nach dem Bau einer neuen zweigleisigen Strecke von München nach Verona die heute bestehende Strecke über den Brenner mit 26 % Steigung unter Ausnutzung der vollen Kapazität weiter zu benützen sein wird.

Zu Frage 5:

Aufgrund der derzeit vorliegenden Studien kann für die Umfahrung Innsbruck inklusive Lokwechselbahnhof Baumkirchen von einem Investitionsvolumen von 2,6 bis 3,2 Mrd. Schilling ausgegangen werden. Die endgültigen Baukosten sind allerdings von den geologischen und geotechnischen Bedingungen abhängig. Die Finanzierung soll ausschließlich durch Budgetmittel erfolgen, im Wirtschaftsplan 1986 sind für dieses Vorhaben insgesamt rund 200 Mio. S vorgesehen. Für 1987 wurden von den Österreichischen Bundesbahnen beim Bundesministerium für Finanzen für das gegenständliche Projekt ein voraussichtlicher Finanzierungsbedarf von 600 Mio. S angemeldet.

Wien, am 17. Juli 1986

Der Bundesminister:

