

II-14267 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



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
Telefax 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr. Zl. 18.025/5-4-1994

6569 IAB

1994-07-08

zu 6660 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des Abg. Anschöber,
Freundinnen und Freunde vom 10. Mai 1994, Zl. 6660/J-NR/1994,
"EU-Verhandlungen - Brennerbasistunnel"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche konkreten Abmachungen zum Projekt des Brennerbasistunnels wurden auf internationaler Ebene bislang unterzeichnet?" (Angabe des Datums und des konkreten Wortlauts)

Ich erlaube mir, auf die Aufstellung, die als Beilage 1 angeschlossen ist, zu verweisen.

Zu Frage 2:

"Welche konkreten Projektstudien wurden zu welchem Zeitpunkt von wem bislang mit welchem konkreten Inhalt vorgelegt?"

Die Antwort entnehmen Sie bitte der Beilage 2.

Ergänzend dazu ist zu bemerken, daß meinem Ressort auch Überlegungen zu Alternativprojekten bekannt sind, die aber hinsichtlich ihres Detaillierungsgrades nicht den Charakter einer Machbarkeitsstudie aufweisen, wie z.B. "EG-Tunnel", "Tunnel Tirol" und die "Fernpaß-Reschen-Bahn". Die zur Kenntnis gebrachten Alternativvorschläge wurden seitens meines Ressorts geprüft. Sie widersprechen grundlegenden technischen Anforderungen, die auf internationaler Ebene festgelegt wurden und aus betrieblichen und verkehrstechnischen Gründen erfüllt werden müssen.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Welche detaillierten Kostenschätzungen liegen für das Gesamtprojekt derzeit vor?"

Die erforderlichen Gesamtinvestitionen werden vom Internationalen Brenner Konsortium (IBK) für die Gesamtstrecke (Brenner-Basis-Tunnel in der Konfiguration Tunnel zweiröhrig mit Servicestollen und Schleife "Freienfeld") mit folgenden Werten angegeben (Angaben ohne Finanzierungskosten, Preisbasis 1.1.1992):

<i>* Zulauf Nord</i>	<i>2,8 Mrd ECU</i>
<i>* Brenner-Basis-Tunnel</i>	<i>4,5 Mrd ECU</i>
<i>* Zulauf Süd</i>	<i>5,2 Mrd ECU</i>
<i>* Gesamtstrecke</i>	<i>12,5 Mrd ECU</i>

Zu den Fragen 4 und 5:

"Welche Detailvereinbarungen bzw. Vorabsprachen bezüglich Realisierung und Finanzierung existieren bislang mit der EU bzw. mit den betroffenen Nachbarländern Deutschland und Italien?"

Welches konkrete Finanzierungskonzept liegt derzeit dem Finanzminister vor? Welche Gesamtbelastung wird Österreich betreffen? Welche detaillierten Finanzierungszusagen bestehen seitens der EU?"

Im Rahmen des österreichischen Beitrittsvertrages mit der Europäischen Union wurde eine gemeinsame Erklärung verabschiedet, gemäß der Österreich, Deutschland, Italien und die Gemeinschaft aktiv an der Fertigstellung der Vorstudien über den Brenner-Basis Tunnel arbeiten werden. Die drei Staaten haben sich auch verpflichtet, bis zum 31. Oktober 1994 eine Entscheidung über den Bau des Tunnels zu treffen. Die Gemeinschaft erklärte ihre Bereitschaft, im Falle einer positiven Entscheidung den Bau auf der Grundlage der verfügbaren Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft zu fördern.

Zu Frage 6:

"Welche Gesamtkapazitäten soll der Brennerbasistunnel aufnehmen? Welche verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen sollen den Brennerbasistunnel begleiten, um die entsprechende Verlagerung von der Straße auf die Schiene und damit Auslastung des Brennerbasistunnels zu erreichen?"

- 3 -

Die Vorstudien gehen von einer Gesamtkapazität von 400 Zügen pro Tag (beide Richtungen addiert) für Basis-Tunnel und Bergstrecke aus. Grundsätzliches Ziel ist es dabei, aus betrieblichen und ökologischen Gründen möglichst viele Züge über die Tunnelstrecke zu führen. Hinsichtlich der erforderlichen verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen ist auf die im Transitvertrag bzw. im Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages genannten Maßnahmen zu verweisen.

Zu Frage 7:

"Existieren Schätzungen bzw. Prognosen über die Kosten für den Transport eines Lkws durch den Brennerbasistunnel? Wenn ja, von welchem Zeitpunkt und mit welchen konkreten Kosten?"

Den überschlägigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden durchschnittliche Erlöse je Tonnenkilometer zugrundegelegt. Eine weitergehende Differenzierung in verschiedene Transportangebote, wie z.B. für die "Rollende Landstraße" und die daraus resultierenden Frachtkosten für einen LKW, erfolgte nicht, da ein zu großer Fixkostenblock den variablen Kosten gegenübersteht.

Zu Frage 8:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister die Bevölkerungsakzeptanz in Italien? Welche konkreten Schwierigkeiten bestehen derzeit in welchen Bereichen?"

Es ist bekannt, daß es in Südtirol lokale Initiativen gibt, die die Notwendigkeit eines Brenner-Basis-Tunnels in Frage stellen. Derartige Initiativen gibt es jedoch bei jedem Großprojekt.

Zu Frage 9:

"Welcher konkrete Realisierungszeitplan liegt vor?"

Die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens haben anlässlich ihres Treffens in Montreux am 2. Juni d.J. hinsichtlich der Realisierung des Gesamt-Projektes einen positiven Grundsatzbeschluß gefaßt.

Beilagen

Wien, am 7. Juli 1994

Der Bundesminister

Internationale Beschlüsse, Abkommen und Regelungen

- a) *Protokoll über die Sitzung der Verkehrsminister der Republik Österreich, der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik von Rom (11. Juli 1986).*

Die Verkehrsminister der drei Staaten beauftragen die Ausarbeitung einer technisch-wirtschaftlichen Durchführbarkeitsstudie für einen ca. 35 km langen Tunnel, wobei auch andere Varianten zu bewerten sind. Die drei Minister sind weiters übereingekommen, die zuständigen EG-Behörden periodisch zu informieren, "damit diese die gemeinschaftliche Bedeutung der darin enthaltenen Aussage anerkennen - mit besonderer Bezugnahme auf das Projekt für den neuen Tunnel durch den Brenner - und die entsprechenden Initiativen auch auf der Ebene der finanziellen Unterstützung ergreifen."

- b) *Erklärung der Verkehrsminister der BRD, Italiens und Österreichs anlässlich deren Treffen am 15. und 16. April 1989 in Udine*

- Die Verkehrsminister nehmen die Machbarkeitsstudie für den Brenner-Basis-Tunnel zur Kenntnis und billigen sie als Basis für die weitere Arbeit.*
- Die Verkehrsminister bekräftigen ihren Willen, die Brennerstrecke zu modernisieren und die Kapazität nachhaltig zu steigern. Die soll in Stufen erfolgen:*
- "Ab 1992 soll durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen die Kapazität der Strecke zwischen München und Verona deutlich angehoben - wobei die österreichische Seite von einer Anzahl von 100 zusätzlichen Zügen ausgeht. Durch Ausweitung der Tunnel soll die Führung von LKW's mit einer Eckhöhe von 4 m auf Niederflurwagen ermöglicht werden."*

- 2 -

** Weitere Aktivitäten:*

- *Vertiefung der zukünftigen Verkehrsaufteilung zwischen den Achsen in Abhängigkeit von den Schweizer Überlegungen, davon ausgehend die konkrete Darstellung der Wirtschaftlichkeit und die Erarbeitung von Modellen für die Finanzierung.*
 - *Parallel dazu Vergabe der generellen Planung für die Zulaufstrecken.*
 - *Detaillierung des Sicherheitskonzeptes für den Basis-Tunnel und Abstimmung zwischen den Bahnen und den zuständigen staatlichen Behörden.*
 - *Ausarbeitung von Vorschlägen für die Organisation des Marketings auf der zukünftigen Brennerbahn.*
 - *Bau eines Brennerbasistunnels zwischen Innsbruck und Franzensfeste. Dadurch wird eine weitere Kapazitätssteigerung der Achse durch die Führung schwerer Züge gemäß den Gegebenheiten auf den Zufahrtsrampen ermöglicht.*
- c) *Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße samt Anhänge I bis X ("Transitvertrag") vom 29. Dezember 1992 (Dem Parlament bekannt!)*
- d) *Bilateraler Vertrag Österreich - Italien vom 22.11.1989 (BGBl Nr. 723/1990) Die Verkehrsminister beider Staaten nehmen die begonnenen Ausbaumaßnahmen mit Befriedigung zur Kenntnis und vereinbaren folgende weitere Ausbaumaßnahmen.*

- 3 -

Artikel 1

Die FS und die ÖBB werden im Rahmen ihrer betrieblichen Autonomie ab 1.12.1989 eine Kapazitätssteigerung von 30 bis 32 Zügen pro Tag vornehmen.

Weitere Kapazitätssteigerungen werden in diesem Sinne in der Folge realisiert, mit der Zielsetzung mittelfristig eine Kapazität von 200 Zügen zu erreichen.

Artikel 3 und 4

Verwendungszusage der Verkehrsminister, daß von beiden Seiten ein angemessener Anteil der daraus erwachsenden Leistungen auf der Basis der nationalen Gesetzgebung in den gemeinwirtschaftlichen Bereich übernommen wird. Aufforderung an Bahnen insbesondere hinsichtlich Beförderungsziel, Beförderungsqualität und Beförderungspreis konkurrenzfähige Angebote zu offerieren.

e) Trilateraler Vertrag Deutschland - Österreich - Italien vom 9. Mai 1990 (BGBl Nr. 724/1990)

Artikel 1

Zur verstärkten Nutzung der Schienenwege im Transitverkehr sollen die Kapazitäten des kombinierten Verkehrs auf der Brennerstrecke spürbar erhöht werden.

Artikel 3 (2)

"Die Vertragspartner stimmen darin überein, daß die angestrebte maximale Ausnutzung der Eisenbahnen nicht an Kapazitätsengpässen scheitern soll."

Artikel 3 (3)

Durch Fertigstellung der Strecke München - Mühldorf - Freilassing wird die Strecke München - Rosenheim so entlastet, daß für den Eisenbahnverkehr auf der Brennerachse das Ziel einer Gesamtkapazität von 200 Zügen pro Tag erreicht werden kann.

- 4 -

Artikel 4 (2)

Zur Erreichung dieser Zielsetzungen werden auf dem jeweiligen Hoheitsgebiet so rasch wie möglich, tunlichst noch bis 1994, die notwendigen Verbesserungen der Infrastrukturen durchgeführt.

f) "Brennerdeklaration" der Verkehrsminister Deutschlands, Italiens und Österreichs (Bozen am 9. September 1991)

Die Verkehrsminister treten für eine offensive Eisenbahnverkehrspolitik im alpenquerenden Verkehr über die Brenner-Route ein.

Die Verkehrsminister stimmen darüber überein, daß sie die Bahnen in deren Bemühen um mehr Marktpotential nachhaltig unterstützen. Hinsichtlich der im Memorandum von Udine vom April 1989 genannten langfristigen Maßnahmen

- sind sich die Minister einig, dem Plan eines neuen Tunnels unter dem Brenner und der Schaffung einer neuen Hochleistungsstrecke zwischen München und Verona unter den zu verwirklichenden Infrastrukturprojekten höchste Priorität einzuräumen;

- unterstreichen die Minister die Notwendigkeit, die laufenden Studien und die Planungsphase bis Ende 1992 zu beenden, um so schnell wie möglich eine Bauentscheidung für den Brenner-Basis-Tunnel und dessen Zulaufstrecken fällen zu können;

- beauftragen die Minister die nationalen Eisenbahnunternehmen, innerhalb eines Monats die von der Trilateralen Kommission zustimmend geprüften Verträge mit dem Fachkoordinator und dem General Consultant zu unterzeichnen;

- erwarten die Minister, daß die Trilaterale Kommission, der Fachkoordinator und der General Consultant untereinander enge Verbindung halten, um die notwendigen Arbeiten schnell erledigen und eventuell auftretende Probleme sachgerecht und effizient lösen zu können.

- 5 -

- g) *Vereinbarung EU - Österreich zum Thema Transit vom 1. März 1994
Österreich und EU vereinbaren bei der Planung des Projektes "Brenner-
Transversale" eine enge Kooperation.*
- h) *Memorandum der Bundesregierung zum Ausbau der Brennerachse
(Mai 1994)*
- i) *Memorandum "Brenner-Transversale" vom 2. Juni 1994 (Montreux)*

Beilage 2

STUDIENAUFTRÄGE ZUR BRENNERACHSE*(Stand: Mai 1994)*

- o Machbarkeitsstudie "Brenner-Basis-Tunnel 1989"
Internationales Brenner Konsortium Wien/Rom/München 1989*
- o Risikoanalyse "Brenner-Basis-Tunnel"
Louis Berger Consulting Frankfurt/Main/Washington/London 1991*
- o Verkehrsstudie "Brenner-Tunnel"
Intraplan-Kessel München/Freiburg 1991/92*
- o Trilaterale Schwachstellenanalyse "Brennerachse"
Wien/Bonn/Rom 1993*
- o Machbarkeitsstudie "Hochleistungsbahn München - Verona" mit
folgenden Teilaufträgen:
oo Machbarkeitsstudie Nördliche Zulaufstrecke
oo Machbarkeitsstudie Südliche Zulaufstrecke
oo Betriebssimulation für die Gesamtachse
oo Sicherheitskonzept für die Gesamtachse
Internationales Brenner-Konsortium Innsbruck/Bolzano 1993
(Nicht publiziert)*
- o "Hochleistungsbahn München - Verona; Risikoanalysen"
BGC Brenner General Consultant
Wien/Frankfurt/Milano 1993
(Nicht publiziert)*
- o "Hochleistungsbahn München - Verona; Ökobilanz"
BGC Brenner General Consultant
Wien/Frankfurt/Milano 1993
(Nicht publiziert)*
- o "Hochleistungsbahn München - Verona; Vertiefung der Wirtschaft
lichkeitsuntersuchungen"
BGC Brenner General Consultant, Wien/Frankfurt/Milano 1993
(Nicht publiziert)*
- o "Hochleistungsbahn München - Verona; Finanzierungsalternativen
und Organisationsstrukturen"
BGC Brenner General Consultant, Wien/Frankfurt/Milano 1993
(Nicht publiziert)*