

**11145/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 08.06.2012**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0017-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am 9. Mai 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Venier und weitere Abgeordnete hat am 10. April 2012 unter der **Nr. 11330/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Sperre der Brenner Eisenbahn-Strecke 2012 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Sind die in der oben zitierten Presseaussendung der ÖBB enthaltenen Zahlen und Fakten noch gültig?*
- *Falls nein, in welchen Punkten weichen Zahlen oder Fakten von Inhalten der Aussendung ab?*

Seit 2009 ist bekannt, dass 2012 die Brennersperre stattfinden wird, dies wurde in Kundengesprächen mitgeteilt und bereits mit den Schienennutzungsbedingungen (SNNB) 2011 erstmals im Internet veröffentlicht. Der aktuelle Detailstand hinsichtlich der Wochenend-Sperrzeiten und der Dauersperre der Brennerstrecke finden sich selbstverständlich auf der website der ÖBB-Infrastruktur AG, diese sind mit den SNNB 2012 auf der website der ÖBB in deutscher und englischer Sprache bereits Ende 2010 veröffentlicht worden und jederzeit abrufbar.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Warum wurde keine andere Sanierungsvariante gewählt, die von einer Totalsperre Abstand nimmt?*
- *Welche Maßnahmen werden getroffen, um die durch den Umwegverkehr entstehenden Umweltschäden auszugleichen?*

Betreffend die Durchführung dieser Sanierungsmaßnahmen wurden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als verantwortliche Streckenbetreiberin in Kontakt mit Eisenbahnunternehmen der Nachbarstaaten Österreichs und Fachleuten aus dem Bereich des Schienenbaus mehrere Varianten geprüft und durchsimuliert, um die zweckmäßigste und am besten geeignete Lösungsvariante für diese Arbeiten zu identifizieren.

Im Hinblick auf die bestmögliche Vorbereitung und Durchführung der Sanierungsarbeiten fanden bereits seit 2009 durch die ÖBB-Infrastruktur AG zahlreiche Gespräche mit den betroffenen Mitgliedstaaten, Ländern und Unternehmen statt. Unter Berücksichtigung der im Rahmen dieser Informationsgespräche geäußerten Anliegen und der wirtschaftlichen, verkehrlichen und ökologischen Aspekte dieser Maßnahmen haben Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG einen Beschluss über ein Sanierungsszenario getroffen, durch das die bedauerlicherweise unvermeidbaren Einschränkungen im Sinne einer effektiven Verkehrsabwicklung so gering wie möglich gehalten werden sollen.

Zu Frage 5:

- *Welche Maßnahmen werden getroffen, um den durch die Sperre entstehenden finanziellen Mehraufwand für die betroffenen Unternehmer auszugleichen?*

Einerseits ist seitens der ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit dem Schienenbenützungsentgelt für die Trasse (IBE) ein temporärer Diskont für von der Brennerachse auf die Tauernachse umgeleitete Züge vorgesehen. Güter- und Personenzüge, die während der Brennersperre die Umleitung über die Tauernstrecke (Salzburg Grenze – Thörl Maglern Grenze, sowie Salzburg Grenze – Silian Grenze) nutzen, wird ein IBE-Diskont in Form reduzierter Zugkm-Preise gewährt, sodass für die Eisenbahnverkehrsunternehmen keine zusätzlichen IBE-Kosten infolge der Umleitung anfallen.

Zusätzlich ist in diesem Zusammenhang von bmvit-Seite eine finanzielle Unterstützung im Rahmen der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) für den Güterverkehr vorgesehen. Für die Zeit der Brennertotalsperre werden für Transitverkehre über die Brennerachse, die über die Tauernachse umgeleitet werden, die Abgeltungssätze der höchsten Entfernungsklasse (über 250 km) angewendet werden [anstatt jene der Entfernungsklasse 31-100 km], was für diese Verkehre eine

Erhöhung der GWL-Abgeltung bedeutet. Durch diese Sonderregelung während der Brennertotalsperre wird von bmvit-Seite trotz enger budgetärer Möglichkeiten einen Beitrag zur Erleichterung der Situation geleistet.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Wird es insbesondere eine Reduktion des LKW-Roadpricings während der Sperre der Brenner-Eisenbahnstrecke für die Ausweichrouten bzw. auf der Inntal-/Brennerstrecke oder eine Aufhebung sämtlicher Fahrbeschränkungen auf der A 12/A 13 geben, so dass sicher gestellt wird, dass der internationale Warenverkehr auf dem kürzest möglichen Weg Österreich durchqueren kann?*
- *Falls nein, mit welcher Begründung werden solche Maßnahmen abgelehnt?*

Ich möchte an dieser Stelle insbesondere auf die Zielsetzung hinweisen, die unvermeidbaren Verkehrsbeeinträchtigungen so gering und kurz wie möglich zu halten. In diesem Sinne wird während der Sperrzeiten der Schienengüterfernverkehr über Salzburg-Tauern-Tarvis bzw. Spittal-San Candido-Franzensfeste-Verona in Abstimmung mit Deutschland und Italien umgeleitet und der Schienenpersonenverkehr in dieser Zeit im Rahmen eines Ersatzverkehrs geführt. Straßenseitige Maßnahmen ordnungspolitischer oder fiskalischer Art sind nicht geplant.