

**XXIV. GP.-NR
4130 /AB**

23. Feb. 2010

zu 4182 /J



DORIS BUERES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-13.000/0008-I/PR3/2009
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

Wien, am 23. Februar 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde haben am 23. Dezember 2009 unter der Nr. 4182/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend leere Brenner-Basistunnel-Versprechen – Teil Schiene gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Welche Ergebnisse liegen zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Anfrage zu den Maßnahmen 1. bis 33. sowie 49. des „Aktionsplans Brenner“ im Einzelnen vor? Wir ersuchen um Beantwortung je Maßnahme unter besonderer Berücksichtigung auch von „Nicht-Ergebnissen“ wie zB bereits zum Beantwortungszeitpunkt gegenüber der im Aktionsplan jeweils gesetzten Frist ganz oder teilweise verzögerten Maßnahmenumsetzungen.

Gemäß den Informationen meines Ressorts und der am Brenner Aktionsplan beteiligten Akteure stellt sich der Umsetzungsstand der Maßnahmen des Brenner Aktionsplans derzeit wie nachfolgend angeführt dar:

Maßnahme 1: Monitoring Verkehrsprognose: Beobachtung der realen Verkehrsentwicklung

Für den Brenner besteht ein langfristiges System eines Verkehrsmonitorings. Dies erfolgt seit 15 Jahren gemeinsam mit der Schweiz und Frankreich über die Publikationsschiene des ALPINFO bzw. der fünfjährlichen Erhebungen zum Alpenquerenden Güterverkehr. Für das Jahr 2009 erfolgte eine weitere Erhebungswelle. Zusätzlich liefert Österreich kontinuierlich Daten an das Projekt „Alpifret“, welches als Umsetzung des im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU vorgesehenen Monitorings dient.

Für die nächste Sitzung der Brenner Corridor Plattform (BCP) ist die Behandlung dieser Informationen vorgesehen.

Maßnahmen 2 bis 6: Ausbauten im Bereich der Zulaufstrecken in Deutschland

Deutschland informierte bei der Sitzung der BCP am 4. Februar 2010 über laufende Untersuchungen zu erforderlichen Schienenausbauten im Raum München. Dabei wird eine Anbindung des Verschiebebahnhofs München-Riem von Osten her erwogen. Damit würde die Truderinger Schleife obsolet werden. Sämtliche Maßnahmen werden derzeit im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung evaluiert. Die Ergebnisse werden im Laufe des Jahres erwartet.

Für den Überholbahnhof Ostermünchen ist das Bedarfseinstellungsverfahren abgeschlossen.

Maßnahme 7: Kufstein-Kundl Radfeld

Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt:

05.06.2009 Zustimmung des ÖBB-Bau AG-Vorstands zur Trassenentscheidung

Kundl/Radfeld -Schaftenau

17.09.2009 Regionalforumssitzung Bekanntgabe der Auswahltrasse

18.09.2009 Pressegespräch mit Veröffentlichung der Auswahltrasse

Maßnahme 8: Kundl/Radfeld-Baumkirchen/Innsbruck

Das Projekt liegt gesamtheitlich im Plan, das heißt mit einer Fertigstellung Ende 2012 wird gerechnet.

Maßnahme 9: Brenner Basistunnel

Mit Bescheid vom 15. April 2009 wurde seitens des BMVIT die Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz erteilt. Damit wurde auch die Umweltverträglichkeit bestätigt und die



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

Genehmigungen für die Trassen, Rodung und die Genehmigungen nach dem Mineralrohstoffgesetz erteilt.

Seitens des LH von Tirol wurden am 16. April 2009 die Bewilligungen betreffend Wasserrecht, Denkmalschutz und Deponien sowie am 31. August 2009 die naturschutzrechtliche Bewilligung erteilt.

In Italien wurden die Genehmigungsverfahren mit dem Beschluss des interministeriellen Ausschusses für Wirtschaftsplanung mit Ende Juli 2009 abgeschlossen.

Die Genehmigungsverfahren für den Haupttunnel sind somit abgeschlossen.

Am 4. Dezember 2009 wurden die Arbeiten am Erkundungsstollen Innsbruck - Ahrental begonnen, am Abschnitt Aicha/Mauls wird bereits seit Mai 2008 gearbeitet.

Die formelle Bauentscheidung der beiden Regierungen steht nun an.

Maßnahmen 10 bis 15: Maßnahmen im Bereich der Zulaufstrecken Italiens

Über den Stand der Planungen bei den italienischen Zulaufstrecken wurde bei der Sitzung der BCP am 3.2.2010 wie folgt berichtet:

Bei der Umfahrung Bozen sollen die Planungen bis Ende Februar abgeschlossen und die Projekte eingereicht werden.

Für den Abschnitt Branzoll – Trento wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt.

Für die Umfahrung Trient ist die Einreichplanung abgeschlossen.

Maßnahme 16: Berechnung der maximalen Kapazität, insbesondere für den durchgehenden Güterverkehr unter Berücksichtigung der absehbaren Ausbauzustände der Gesamtstrecke München – Verona einschließlich Brenner Basistunnel und alter Brennerstrecke im Hinblick auf das Verlagerungspotential; tiefgehende Analyse der Engpässe (u.a. höhengleiche Kreuzung im Nordkopf des Bahnhofs Brenner durch Wechsel vom Rechts- in den Linksfahrbetrieb) und Lösungsansätze, unter Berücksichtigung der kapazitätsrelevanten Maßnahmen des Aktionsplans Brenner 2009;

Da die Maßnahme bis 2015 vorgesehen ist, liegen noch keine konkreten Ergebnisse vor.

Maßnahme 17: Kontinuierliche Überarbeitung der Kapazitätsanalyse und Feststellung freier Güterzugrassen (Katalograssen)

Die letzte Überarbeitung der Kapazitätsanalyse erfolgte bei der Sitzung der Arbeitsgruppe Brenner von Rail Net Europe (RNE, der Zusammenschluss der Europäischen Eisenbahn Infrastrukturbetreiber) am 20.1.2010.

Maßnahme 18: Berechnung maximaler Kapazität Autobahn: Brennerpass und Zulaufstrecken (München – Verona)

Hinsichtlich der Kapazitätsanalyse der Straße wurde im Rahmen der Sitzung der Brenner Korridor Plattform am 3. Februar 2010 in Rom festgehalten, dass die Straßenverwaltungen in enger Zusammenarbeit mit den Regionen/Provinzen bzw. Ländern die entsprechenden Daten aufbereiten werden. Im Rahmen der nächsten Sitzung der Brenner Korridor Plattform, die für Mitte Juni 2010 vorgesehen ist, sollen die diesbezüglichen weiteren konkreten Schritte dargestellt werden.

Maßnahmen 19 bis 21 sowie 24: Schaffung von zusätzlicher Umschlagkapazität in Kombiverkehrsterminals in Deutschland und Italien

Bezüglich der Terminals in Deutschland und Italien wurde im Rahmen der Sitzung der Brenner Corridor Plattform am 3. Februar 2010 in Rom die Konstituierung einer Arbeitsgruppe unter italienischem Vorsitz initiiert, die sich mit den Ausbaumaßnahmen an den Terminals beschäftigen soll. Die in diesen Maßnahmen angeführten Ausbaupläne sollen ebenso wie die in Maßnahmen 22 und 23 enthaltenen Vorhaben in einem zusammenfassenden Bericht dieser Arbeitsgruppe dargestellt und im Rahmen der nächsten Sitzung der Brenner Korridor Plattform, die für Mitte Juni 2010 vorgesehen ist, vorgestellt werden.

Maßnahmen 22 und 23: Schaffung von zusätzlicher Umschlagkapazität in Kombiverkehrsterminals in Österreich

Zu den Rola-Terminals Brennersee und Wörgl darf festgehalten werden, dass hierzu seitens der ÖBB eine erste Ausbauetappe mit einer Erhöhung der Zugpaare von 14 auf 19 bereits im Jahre 2008 abgeschlossen werden konnte. Am Brennersee wurde laut der Ökombi um € 1,3 Mio. ein zusätzlicher Vorstauparkplatz realisiert. Ebenso wurden Maßnahmen am Terminal Wörgl zeitgerecht umgesetzt, sodass nun auf der Kurzstrecke Wörgl-Brenner seit März 2008 19 Zugpaare verkehren.

In einer zweiten Ausbaustufe sind nun umfangreiche Baumaßnahmen am Terminal Wörgl vorgesehen, die bis Ende 2010 abgeschlossen werden sollten und eine Erhöhung der Zugzahl auf der Kurzstrecke auf 24 Züge sowie auf der Langstrecke auf 9 Züge ermöglichen sollen. Die Planungen für die umfassenden Erweiterungsmaßnahmen am Terminal Wörgl wurden Ende 2009 abgeschlossen. Die Finanzierung ist im Rahmenplan der ÖBB vorgesehen und damit gesichert. Der Baubeginn für diese Phase 2 ist für Mitte 2010 geplant.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die Rollende Landstraße auch im vergangenen Jahr trotz Wirtschaftskrise und massiver Rückgänge im Güterverkehr im Allgemeinen erneut eine Steigerung auf dem Brennerkorridor von annähernd 10 % verzeichnen konnte. Insgesamt benützten 2009 rund 226.000 Lkw dieses Angebot. Die Auslastung der ROLA lag 2009 bei ca. 83 %. Diese Zahlen belegen eindeutig die Wirksamkeit von derartigen Maßnahmen. Förderungen für den kombinierten Verkehr zeigen, dass Österreich auf gutem Wege ist, eine Verbesserung der Belastungssituation herbei zu führen.

Maßnahme 25: Einführung ERTMS: Letter of Intent Corridor B

Die Unterzeichnung des Letter of Intent erfolgte am 11. Juni 2009. Zur Gründung eines Management Committees fanden zwei Vorbereitungstreffen statt. Die nächste Sitzung ist am 19.02.2010 in Wien geplant.

Die erste Sitzung des Executive Board soll am 19. März 2010 in Kopenhagen stattfinden.

Maßnahme 26: Einführung GSM-R in Österreich

Das GSM-R System wurde am österreichischen Brennerabschnitt bereits installiert. Für die betriebliche Nutzung sind noch normative Änderungen erforderlich, sowie eine Genehmigung für die betriebliche Nutzung, welche voraussichtlich ab Juni 2010 möglich sein wird.

In Italien und Deutschland wurde GSM-R bereits eingeführt.

Maßnahme 27: Prüfung der Sinnhaftigkeit der Einführung einheitlicher Wagenzuglängen und Gesamtzuglängen für die neue Linie ab 2022

Entsprechende Prüfungen sind im Laufen.

Maßnahme 28: Prüfung ob beim Bau neuer Streckenabschnitte, bzw. bei der Erneuerung bestehender Streckenabschnitte der Oberbau für eine Achslast von 25t (Lastbild E5), für

Güterzüge bis Vmax 100(120)km/h bemessen wird konstruktive Bemessung: gemäß UIC 700VE Streckenklasse E5 (25t Achslast)

Die entsprechende Prüfung ist erfolgt, UIC 700 VE Streckenklasse 5 gilt als Planungsgrundlage für sämtliche Neubaustrecken.

Maßnahme 29: Erhöhung auf 1560 t bei 540 m. Dies wäre eine Verbesserung für die Interoperabilität der bestehenden Linie

Die Verhandlungen mit der Italienischen Zulassungsbehörde (ANSF) sind im Laufen. Entgegen anfänglichen unterschiedlichen Signalen stimmt die ANSF keinen Ausnahmegenehmigungen für 1300 BT und 550m Zugslänge zu. Jedes Energieversorgungsunternehmen (EVU) hat einen Antrag auf Abänderung der Normen einzureichen (inkl. Risikobewertung und Bescheinigung durch ein zertifiziertes Institut).

Auf der Nordrampe führt ein EVU derzeit einen bis April genehmigten Versuch mit 1300 Bt – Zügen in N-S-Richtung durch, bei dem nur Triebfahrzeuge an der Zugspitze gereiht sind (1300 to ohne Schiebefahrzeug). Dabei wird im Februar auch ein Messwagen eingesetzt und bis Ende April ein Erfahrungsbericht an die ÖBB Infrastruktur AG übergeben werden.

Maßnahme 30: Harmonisierung Zugschlussignal: (1) Gegenseitige Anerkennung (zwischen München und Verona) der bestehenden Zugschlusssignale (2) Harmonisierung des Signals

Am 09.12.2009 hat in Verona eine Abstimmung zwischen den Netzbetreibern ÖBB, RFI und DB Netz sowie ANSF zum Thema Zugschlussignal stattgefunden. Als Ergebnis wird festgehalten, dass von einer TSI-Arbeitsgruppe ein abgestimmter Entwurf für ein einheitliches Zugschlussignal vorliegt, im franz., belgischen und italienischen Netz zusätzlich eine rote Beleuchtung erforderlich ist.

Maßnahme 31: Zulassung Schiebelok Nord- und Südrampe: Erhöhung Zuggewicht und Gestaltung gleicher Verkehre Süd-Nord und Nord-Süd

Ein entsprechender Versuch wurde auf der Südrampe mit negativem Erfolg durchgeführt. Es erfolgte daher keine Zulassung für die Schiebelok auf der Südrampe. Es wird aber eine Harmonisierung der Zuggewichte bei 1300 to in Nord-Süd und Süd-Nord-Richtung angestrebt.

Maßnahme 32: Prozessoptimierung im Netzwechselbahnhof Brenner mit dem Ziel der Reduktion der Aufenthaltszeiten, u.a. durch: Erhöhung Anzahl der interoperablen Loks, automatisierte Erstellung der Beförderungsdokumente, Vertrauensübergabe der Züge
 Hinsichtlich der Zulassung der interoperablen Lok TFZ 1216 (190 in Italien) kann ich mitteilen, dass gemäß der italienischen Zulassungsbehörde ANSF der Zulassungsprozess für 120 km/h abgeschlossen ist und der Bescheid demnächst zugestellt werden sollte.

Für die Zulassung mit 160 km/h sind noch Punkte zum Stromabnehmer und technischen Bordsystem offen. Die entsprechenden Dokumente liegen ANSF bereits vor. Vorbehaltlich einer positiven Prüfung ist bis Ende März mit einer Zulassung zu rechnen.

Maßnahme 33: Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches zur Optimierung der Schnittstellen zwischen den Beteiligten, der Ressourcensteuerung und der Kundeninformation

Aufgrund der diesbezüglichen Probleme am Brenner, die sich auch auf Zugverspätungen auswirken, wurde für Februar 2010 ein Monitoring-Prozess vereinbart, um Ursachen der Probleme aufzudecken und Lösungsmöglichkeiten zu erkennen. Die S-N-Richtung wird von den ÖBB und die N-S-Richtung von der RFI bearbeitet.

Maßnahme 49: Rollende Landstraße: Ausdehnung des Angebots Wörgl-Brennersee in

Richtung Trento Roncavorte / Verona Quadrante Europa und Deutschland (z.B. Regensburg)

Wie bereits oben dargestellt umfasst das Angebot auf der ROLA derzeit 19 Zugpaare auf der Kurzstrecke Wörgl – Brenner (92 km), 3 Zugpaare auf der Langstrecke Regensburg – Trento (467km) und 5 Zugpaare auf der Mittelstrecke Wörgl – Trento (229 km). Die Ökombi ist bestrebt, das Angebot auf der Mittel- und Langstrecke zu erweitern und insbesondere einige Züge von Wörgl, die heute am Brennersee enden, nach Trento zu verlängern. Weiters plant die Ökombi für 2010 diesbezüglich die Verlängerung einiger Züge von Wörgl–Brennersee nach Trento. Entscheidend hiefür wird sein, ob auch tagsüber eine entsprechende Nachfrage vorliegt, um eine Verlängerung der ROLA wirtschaftlich zu rechtfertigen sowie auch ob einige betriebliche Aspekte verbessert werden können. Im Speziellen betrifft dies die Einfahrt vom Bahnhof Roncavorte zum Terminal (Loktausch von Elektro-Zuglok auf Diesel-Verschublok) sowie auch den Loktausch am Brenner.

Zu Frage 2:

- Wie erklären Sie, dass der Aktionsplan Brenner unter der Überschrift „Ausweitung Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr“ eine einzige Maßnahme enthält und diese ausschließlich dem Güterverkehr gewidmet ist? Ist der Personenverkehr dermaßen nachrangig?

Die grundlegende Zielsetzung des Projektes Brenner Basistunnel besteht in der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Daher liegt der Fokus der im Aktionsplan dargestellten Maßnahmen auch auf jenen Maßnahmen, die unmittelbar auf die erforderlichen Kapazitätsausweitungen hinsichtlich des Schienengüterverkehrs Bezug nehmen. Der Brenner Basistunnel wird aber natürlich auch für den Personenverkehr genutzt werden und eine spürbare Fahrzeitverkürzung mit sich bringen, indem die Fahrzeit von Franzensfeste bis Innsbruck knapp über 25 Minuten betragen wird.

Zu Frage 3:

- Welche sachliche Stabilität kann bei den dem Thema Schienen-Infrastruktur, Schienennetz und Zugsangebot gewidmeten Maßnahmen des „Aktionsplan Brenner“ vorausgesetzt werden, wenn dieser Aktionsplan schon von Haus aus „gegebenenfalls“ alle halben Jahre „überarbeitet“ (sprich wohl: der politischen, planerischen, baulichen,... Realität nachgeführt) werden soll, sich selbst also nicht über die Maßen ernst nimmt?

Die im Aktionsplan als Maßnahme 50 vorgesehene regelmäßige „Überarbeitung“ des Aktionsplanes ist nicht dahingehend zu verstehen, dass stets nach wenigen Monaten die Eckdaten und Zielsetzungen dieses Projektes angepasst werden sollen, sondern dahingehend, dass eine kontinuierliche Begleitung und Fortführung der einzelnen Maßnahmen und die Meilensteine des Projektfortschrittes sichergestellt sind. Dadurch wird ein wesentlicher Beitrag dazu geleistet, dass nach Erreichung bestimmter Meilensteine ein aktualisiertes Dokument mit konkreten Zeithorizonten vorliegt, in dem die Weiterentwicklung des Projektes dokumentiert und die jeweils noch folgenden Maßnahmen genau dargestellt werden können. Die Gesamtüberarbeitung des Aktionsplanes ist alle vier Jahre vorgesehen.

Über diese Gesamtüberarbeitung hinaus soll durch die Treffen der Brenner Korridor Plattform, die zwei Mal im Jahr zusammentritt, gewährleistet werden, dass die für die jeweiligen Maßnahmen Verantwortlichen in institutionalisierter und zielgerichteter Weise im Sinne einer zusammenschauenden Evaluierung über die Projektfortschritte berichten, sodass durch

wechselseitigen Informationsaustausch aktuelle Entwicklungen und Präzisierungen bei den laufenden Aktivitäten berücksichtigt werden können.

Gerade durch ein derartiges Monitoring-System soll sichergestellt werden, dass der Aktionsplan und seine Zielsetzungen eine besondere Kontinuität und Stabilität aufweisen, da diese Evaluierung regelmäßig und nicht in zu großen Zeitabständen erfolgt.

Zu Frage 4:

- Wer vertritt die einzelnen Institutionen, insbesondere die österreichischen, in der BCP (Brenner-Korridor-Plattform)?

Die Teilnahme an den Sitzungen der BCP erfolgt - je nach behandeltem Fachgebiet - durch VertreterInnen der in Anhang I zum Aktionsplan genannten Institutionen, Gesellschaften und Gebietskörperschaften. Seitens meines Ressorts nehmen an den Sitzungen der BCP regelmäßig VertreterInnen aus den zuständigen Fachabteilungen der ho. Sektionen I (Präsidium und internationale Angelegenheiten) und V (Infrastrukturplanung und –finanzierung, Koordination) teil.

Zu Frage 5:

- Welche Treffen der BCP (Brenner-Korridor-Plattform) im Sinne eines „Monitoring“ der Umsetzung haben mittlerweile mit welchen Ergebnissen stattgefunden?

Nach der Unterzeichnung des Brenner Aktionsplanes am 18. Mai 2009 fanden zwei Sitzungen (am 17. Juni 2009 in Innsbruck und am 3. Februar 2010 in Rom) der BCP statt. Zu den Ergebnissen dieser Sitzungen verweise ich auf meine Ausführungen zu Frage 1 bzw. die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 4183/J-NR/ 2009.

