

5621/AB XXIV. GP

Eingelangt am 06.08.2010

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0032-I/PR3/2010
DVR:0000175

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

Wien, am . Juli 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hakl, Kolleginnen und Kollegen haben am 7. Juni 2010 unter der **Nr. 5606/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ÖBB Sanierungskonzept für die Brennerbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zum Motivteil:

Es steht wohl außer Diskussion, dass die reguläre Erhaltung und Erneuerung der bestehenden Bahnstrecken, so auch der Brennerstrecke Innsbruck – Brennero/Brenner ordnungsgemäß durchzuführen sind; die diesbezüglichen Aktivitäten liegen in der Verantwortung der ÖBB-Infrastruktur AG. Auf Grund der Komplexität solcher Vorhaben werden die Planungen für deren Durchführung schon sehr frühzeitig aufgenommen und Lösungsvarianten mit unterschiedlichen verkehrlichen Auswirkungen inkl. Fahrplansimulationen konzipiert.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG sind bereits im April die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen über denkmöglichen Maßnahmen vorinformiert worden, um mögliche Auswirkungen abzuklären, womit ein transparenter, partnerschaftlicher Planungsprozess eingeleitet worden ist. In weiterer Folge wurden auch die Herren Landeshauptmann-Stellvertreter Hannes Gschwentner und Landesrat Dipl.-Ing. Dr. Bernhard Tilg am 12. Mai 2010 informiert.

Der Planungsprozess ist jedoch nach wie vor offen und soll nach Einschätzung der ÖBB-Infrastruktur AG im Laufe des Jahres 2010 zu ersten Festlegungen führen.

Zu den Fragen 1 bis 3 und 5:

- *Wurden die ÖBB seitens des Bundesministeriums bereits beauftragt, die oben genannten Szenarien – drei-monatige Totalsperre oder mehrjährige eingleisige Zugführung – zu prüfen?*
- *Wenn ja, gibt es bereits Ergebnisse?*
- *Wenn nein, wann ist mit diesen zu rechnen?*
- *Welches der beiden Szenarien wird von den Experten des Bundesministeriums bevorzugt und warum?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Varianten im Rahmen ihrer Verantwortlichkeiten entwickelt und kommuniziert. Die endgültigen Ergebnisse der Untersuchungen werden im Laufe des Jahres 2010 erwartet.

Zu Frage 4:

- *Was kostet die Sanierung der Brennerbahn je Szenario?*

Nach Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG und den bereits derzeit vorliegenden Untersuchungsergebnissen je Variante ist - auf Basis einer Grobkostenschätzung – innerhalb einer Bandbreite von ca. 44 Mio Euro bis ca. 55 Mio Euro für die Sanierung der bestehenden Brennerbahn zu rechnen.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Ist man seitens des Bundesministeriums diesbezüglich bereits mit den Vertretern des Landes Tirol in Kontakt getreten?*
- *Wenn ja, zu welchen Ergebnissen ist man gekommen?*

Wie oben bereits erwähnt, ist im Mai 2010 das Land Tirol durch die ÖBB-Infrastruktur AG, so wie das bei solchen Vorhaben üblich ist, umfassend über den bisherigen Stand der Planungen und die denkmöglichen Planungsalternativen informiert worden. Es wurde vereinbart, nach Vorliegen der endgültigen Untersuchungsergebnisse, die Gespräche fortzusetzen und alle betroffenen Stellen in die Entscheidungsfindung einzubinden..

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Gibt es seitens der ÖBB Abkommen mit der Deutschen Bahn (DB) und der italienischen Eisenbahngesellschaft (RFI), die Tirol betreffen?*
- *Wenn ja, welche?*

Wie mir seitens der ÖBB mitgeteilt wurde, bestehen zwischen den Infrastrukturbetreibern der ÖBB, der Deutschen Bahn und der italienischen Eisenbahngesellschaft keine derartigen Vereinbarungen. Allerdings wird in engem Kontakt mit den Gesellschaften im benachbarten Ausland abgesprochen, wie eventuell die notwendigen Infrastruktur-Ersatzkapazitäten am besten gesichert werden können.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Wurden betreffend die Sanierungssituation am Brenner auf Ebene der Verkehrsminister bilaterale Gespräche mit Deutschland und Italien geführt?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Da die endgültigen Ergebnisse der Untersuchung der möglichen Varianten noch nicht vorliegen, hat es bis dato keine solchen Gespräche gegeben.

Zu den Frage 12 und 13:

- *Könnte es auf Grund der Totalsperre der Bahnstrecke zu einer kurzfristigen Aufhebung des sektoralen Lkw-Fahrverbotes kommen?*
- *Wenn ja, welche Auswirkungen hätte das auf die langfristige Durchsetzung des sektoralen Lkw-Fahrverbotes?*

Wie sich die einzelnen Varianten auf das LKW-Fahrverbot auswirken ist Teil der Untersuchungen.

Zu den Fragen 14 bis 17:

- *Wurde seitens des Bundesministeriums hinsichtlich der schwierigen Sanierung bereits Kontakt mit den zuständigen Stellen der Europäischen Union aufgenommen?*
- *Wird es eine Finanzierungshilfe aus der EU Haushaltslinie TEN (Transeuropean Networks) geben?*
- *Hat es diesbezüglich Gespräche seitens des BMVIT mit den zuständigen Stellen der EU gegeben?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die in den TEN-Leitlinien festgelegten Ziele und Prioritäten legen den Schwerpunkt auf den Neu- und Ausbau der Infrastruktur, die Sanierung von Bestandstrecken stellt bei den im Bereich der TEN-Verkehre in Betracht gezogenen Aktionen hingegen keine Priorität dar.

Darüber hinaus ist die in der Anfrage genannte Sanierung ab 2012 beabsichtigt. Der derzeit laufende und sehr gering dotierte TEN-Aufruf sieht hingegen TEN-Zuschüsse aus dem jährlichen Programm 2010 konkret nur für Vorhaben vor, die bereits im Jahr 2012 abgeschlossen werden. Wie die künftigen Jährlichen Programme gestaltet sind, bleibt abzuwarten. Auch hier werden Gespräche mit den zuständigen Stellen der EU erst nach Feststehen des detaillierten Sanierungskonzepts als zielführend erachtet.