



II- 4820 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/28-Präs.1/1-1975

2221/A.B.
zu 2396 /J.
 Präs. am 5. AUG. 1975

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Dr. Reinhart, Horejs, Jungwirth,
 Egg, Wille, Treichl und Genossen, Nr.
 2396/J-NR/1975 vom 1975 07 04: "Anschluß
 der Vinschgauer Bahn über den Reschenpaß
 nach Landeck".

Zur obigen Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu 1:

Das Bundesministerium für Verkehr wurde von italienischer Seite im Zusammenhang mit den Untersuchungen über die Erhaltungswürdigkeit der Vinschgauer Bahn mit der Frage einer Bahnverbindung des Vinschgaus mit Landeck nicht befaßt.

Zu 2:

Auch die Tiroler Landesregierung bzw. Gemeinden haben das Bundesministerium für Verkehr in dieser Frage zu einer Stellungnahme nicht aufgefordert.

Zu 3:

Seit 1892 wurde der Bau einer Eisenbahnverbindung über den Reschen-Scheideck mehrmals projektiert, öfters revidiert, fünfmal kommissioniert und zweimal begonnen - nämlich 1918 gegen Ende des 1. Weltkrieges und im November 1944. Mit Kriegsende 1945 wurden die Bauarbeiten endgültig eingestellt. Da für die Weiterführung der Reschenbahn nach dem 2. Weltkrieg weder von Österreich noch von

italienischer Seite im Hinblick auf die äußerst schwierigen Anlageverhältnisse an der seinerzeit geplanten Hochgebirgsbahn ein Interesse mehr bestand, wurde dieses Vorhaben schließlich aufgegeben: 1957 wurden die für den Bahnbau bestimmten Grundstücke zum Großteil der Bundesstraßenverwaltung überlassen und für den Ausbau der Bundesstraße 187 umgewidmet. Dies konnte umeinander geschehen, als damals schon Gedanken für den Ausbau der Brennerbahn aktuell waren und außerdem Vorprojekte für eine Schnellstraße mit maximal 4 % Steigung von Ulm über Landeck und den Reschenpaß bis Mailand bestanden. Ein Teil der ehemaligen Bahntrasse kam überdies beim Bau des Inkraftwerkes Prutz-Imst in den Staubereich zu liegen.

Studien für eine Eisenbahnverbindung zwischen Landeck und dem Vinschgau wurden nach 1957 nicht mehr angestellt. Es gibt daher in dieser Hinsicht auch keine Prioritäten.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch folgendes bemerken: Die Frage der Verbesserung des alpenüberschreitenden Verkehrs ist nicht allein ein österreichisches, sondern ein internationales Anliegen ersten Ranges. So hat der Internationale Eisenbahnverband (UIC) im Rahmen seines Planungsausschusses zur Untersuchung der Eisenbahn-Alpenübergänge eigene "Achsengruppen" eingesetzt. Im Raume Tirol konzentrieren sich diese Untersuchungen ausschließlich auf die Brennerroute; ein Eisenbahnübergang im Bereich des Reschenpasses wird vom zuständigen Untersuchungsgremium, der "Achsengruppe-Brenner" nicht erwogen.

Die Verbesserung des transalpinen Straßenverkehrs wird ebenfalls international weitestgehend koordiniert. So wurden über den Ausbau der Nord-Süd-Schnellstraßenverbindung "Ulm-Landeck-Reschenpaß-Mailand" seit 1961 zwischen den beteiligten Staaten verhandelt. Dieses Vorhaben wurde sodann bekanntlich von der "Arbeitsgemeinschaft Alpenländer", in der Bayern, der Kanton Graubünden, die Provinzen Südtirol und Trentino, die Region Lombardei und die Bundesländer Vorarlberg, Tirol und Salzburg zusammenwirken, unterstützt. Schließlich wurde das Vorhaben noch von der Ver-

kehrskommission des Europarates geprüft und für geeignet befunden. Der österreichische Teil dieser Verbindung ist in dem vom Bundesministerium für Bauten und Technik genehmigten und gesetzlich fixierten Bundesstraßen-Ausbauprogramm enthalten und zwar

- von Vils bis Imst als "Fernpaßschnellstraße",
- von Imst bis Landeck als "Inntalautobahn" und
- von Landeck bis Nauders als "Reschenschnellstraße".

Zwischen Prutz und Pfunds ist bereits eine Fahrbahn auf 16 km Länge fertiggestellt; an der 7 km Umfahrung Reutte wird gearbeitet.

Aus dem Vorgesagten folgert, daß für Österreich nicht mehr die Wahl besteht, zu einer Verbindung des Inntales mit dem Vinschgau anstatt mit einer Autoschnellstraße mit einer Eisenbahnverbindung beizutragen - so umweltfreundlich eine solche Bahnverbindung im Gegensatz zu einer Straße auch wäre. Sollte daran gedacht sein, die Eisenbahnverbindung parallel zur geplanten Schnellstraße zu führen, so möchte ich dazu folgendes zu bedenken geben:

Da insbesondere im Raum der Stadt Landeck aber auch in anderen Orten des Oberinntales auf der alten Bahntrasse zahlreiche Bauwerke entstanden sind, müßte heute - soweit eine Beibehaltung der Trasse wegen des Straßenbaues überhaupt noch möglich ist - schwere und für die betroffenen Gemeinden kaum tragbare Eingriffe in bereits verbaute Gebiete vorgenommen werden. Oder es müßte auf weiten Teilstrecken eine neue Trasse gefunden werden, die aber nach den örtlichen Verhältnissen viele Kilometer im Tunnel verlaufen würde. Außerdem wäre der Übergang über den Reschenpaß wegen des in der Zwischenzeit erbauten Stausees wesentlich schwieriger, als bei dem Projekt des Jahres 1918. Als Alternative hiezu könnte aus technischer Sicht der Bau eines Basistunnels von Pfunds bis Mals mit einer Länge von etwa 60 km erwogen werden. Jedes Vorhaben wäre aber heute mit so gewaltigen finanziellen Aufwendungen verbunden, daß es wirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Denn mangels internationalen Interesses wäre das zu erwar-

tende regionale Verkehrsaufkommen für den Betrieb einer äußerst kostenaufwendigen und noch dazu von einer Schnellstraße konkurrenzierten Alpenbahn aller Voraussicht nach bei weitem zu gering.

Zu 4:

Nach dem Vorgesagten dürfte der Einsatz einer bilateralen Arbeitsgemeinschaft, einer Studienkommission oder eines ähnlichen Diskussionsforums kaum sinnvoll sein.

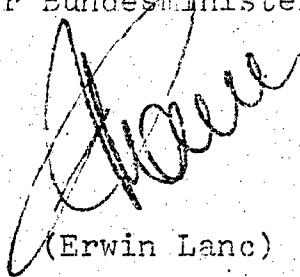
Zu 5:

Die Österreichische Raumordnungskonferenz ist mit einem solchen Projekt an das Bundesministerium für Verkehr nicht herangetreten.

Zu 6:

Ein Verkehrsbedarf für eine Bahnverbindung zwischen dem Vinschgau und Landeck wurde beim Bundesministerium für Verkehr nicht ange meldet. Im übrigen darf ich auf das zum Anfragepunkt 3 Gesagte verweisen.

Wien, 1975 07 30
Der Bundesminister:



(Erwin Lanc)