



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

Pr.Zl. 18.060/4-4-95

XIX. GP.-NR

303

/AB

1995 -02- 22

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

zu

257

J

Freund und Kollegen vom 22. Dezember 1994, Nr.

257/J-NR/ 1994, "Ausbau der Eisenbahnstrecke

Neumarkt/Kallham - Ried - Braunau"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 5 bis 11:

"Ist seitens des österreichischen Verkehrsministeriums daran gedacht, die Eisenbahnstrecke Neumarkt/Kallham - Ried - Braunau aufzuwerten?

Welche Pläne bestehen bezüglich einer Elektrifizierung der Strecke?

Welche Kosten sind dabei zu erwarten?

Ab wann würde ein elektrischer Eisenbahnbetrieb möglich sein?

Welche Pläne bestehen betreffend einen zweigleisigen Ausbau

Welche Kosten sind zu erwarten?

In welchem Verhältnis tragen gegenwärtig Personenverkehr und Schienenverkehr zur Auslastung der Strecke Neumarkt/Kallham - Ried Braunau - Simbach bei?

Welche Form des Schienenverkehrs würde im Falle eines Ausbaus der Strecke Neumarkt/Kallham - Braunau überwiegen?" Welche Transportkapazitäten können bewältigt werden?

Im Zeitraum Jänner bis November 1993 verkehrten auf der Strecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn - Neumarkt -Kallham 10833 Reisezüge und 4436 Güterzüge, im gleichen Zeitraum des Vorjahres 10992 Reisezüge und 2988 Güterzüge.

Unter Federführung der ÖBB wurden mit den beteiligten Bahnverwaltungen DB, MAV und CSD Verkehrs-Analysen und Verkehrs-Prognosen für die klassische Donauroute und für mögliche Umleitungs- bzw. Ergänzungsrouten durchgeführt, woraus streckenspezifische Infrastrukturerfordernisse abgeleitet werden konnten.

In diesem Zusammenhang wurde auch untersucht, ob und gegebenenfalls in welchem Ausmaß

- 2 -

ein Ausbau der Route Mühldorf - Simbach (Inn) - Braunau am Inn - Neumarkt-Kallham - Wels Vorteile zur Entlastung des Bahnhofes Salzburg Hbf sowie der Strecke Salzburg - Wels bringen könnte.

Diese Untersuchungsergebnisse haben jedoch ergeben, daß Ausbaumaßnahmen in größerem Umfang auf der Route Mühldorf - Simbach (Inn) - Braunau am Inn - Neumarkt-Kallham - Wels zur Erzielung eines Entlastungseffektes für die Westbahn vorerst nicht vordringlich sind.

Die Deutsche Bahn hat derzeit für die Strecke Simbach - Mühldorf keinerlei Pläne für eine Elektrifizierung.

In Ermangelung konkreter Projektsunterlagen kann naturgemäß derzeit auch keine seriöse Kostenschätzung abgegeben werden.

Zu den Frage 2, 3 und 4:

"Wenn ja, welche technischen Verbesserungsarbeiten wurden zuletzt durchgeführt bzw. stehen noch an? Wie ist der Zustand der Strecke betreffend die signaltechnischen Anlagen, die Verbreiterung Gleisanlagen in Kreuzungsbahnhöfen und die Trassenführung zu beurteilen? Ist an die weitere Beseitigung von Wegübergängen gedacht? Wenn ja, wo?"

Der Streckenzustand der gegenständlichen Strecke ist gut. Die Österreichischen Bundesbahnen führen auch laufend entsprechende Maßnahmen durch. So wurden beispielsweise

- die Bahnsteige im Bahnhof Ried im Innkreis saniert
- im Bereich der Bahnhöfe Neumarkt-Kallham und Feldegg Park&Ride Stellplätze errichtet
- in der Nähe des Bahnhofes Pram-Haag zwei Unterführungen sowie eine Überfahrtsbrücke errichtet und damit vier schienengleiche Eisenbahnkreuzungen aufgelassen
- im Gemeindegebiet von Peterskirchen zwei Unterführungen errichtet und dadurch zwei schienengleiche Eisenbahnkreuzungen aufgelassen
- ebenfalls zwei schienengleiche Eisenbahnkreuzungen durch die Errichtung einer Unterführung im Gemeindegebiet von Mülheim aufgelassen.

In Ausführung befindet sich derzeit

- die Neugestaltung der Kassenhalle sowie die Errichtung von Schnellschaltern und der Einbau von automatischen Schiebetüren im Bahnhof Ried im Innkreis

- 3 -

- die Generalsanierung des Aufnahmsgebäudes des Bahnhofes Obernberg-Altheim
- die Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung im Gemeindegebiet von Mining durch die Errichtung einer Unterführung.

Darüberhinaus plant die ÖBB im Rahmen des "Programmes zur Beseitigung bzw. technischen Sicherung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen" die Auflassung von insgesamt weiteren 5 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen (2 im Gemeindegebiet von Pram, 3 im Gemeindegebiet von Wippenham) sowie die technische Sicherung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung im Gemeindegebiet von St. Peter/Hart.

Zu Frage 12:

"Wie verlaufen die Gespräche in der mit Vertretern der Verkehrsministerien Österreichs, Deutschlands und Bayerns eingerichteten Arbeitsgruppe betreffend den Ausbau?"

Im Rahmen der aus Vertretern der Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs bestehenden Arbeitsgruppe wurde Einvernehmen dahingehend erzielt, daß dem Ausbau dieser Strecke zumindest vorerst keine Priorität zukommt. Diese Strecke stellt einen Nebenast der Donauachse dar und könnte langfristig an Bedeutung gewinnen, wenn aus Kapazitätsgründen eine Entlastung der Westbahn über Salzburg erforderlich wird.

Wien, am 10. 2. 1995

Der Bundesminister

