

II- 5095 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5905/25-Info-88

2296/AB

1988 -08- 04

zu 2317 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Krünes und Genossen vom 10. Juni 1988, Nr.
2317/J-NR/88, "Neutrassierung der Bahnstrecke
im Gemeindegebiet St. Anton/Arlberg"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Die Österreichischen Bundesbahnen planen den selektiven zweigleisigen Ausbau der Ost- und Westrampe der Arlbergbahn in Verbindung mit Linienverbesserungen zur Erhöhung der Kapazität um ca. 20%. Bis 1995 sind hierfür 2,3 Mrd. Schilling vorgesehen.

Im März 1985 wurde die eisenbahnrechtliche Genehmigung für den zweigleisigen Ausbau Haltestelle Schnann - Bahnhof St. Anton am Arlberg beantragt. Aufgrund des von den Gemeinden St. Anton am Arlberg und Pettneu angekündigten massiven Widerstandes der Bevölkerung wurde die mündliche Verhandlung bis auf weiteres ausgesetzt. Eine Zurückziehung des ÖBB-Bauentwurfes erfolgte bisher nicht.

In den nächsten Tagen wird der erste Streckenabschnitt Schnann - St. Jakob neuerlich zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung eingereicht werden, um noch 1988 mit den Bauarbeiten beginnen zu können.

- 2 -

Nach Klärung der Frage des zukünftigen Standortes des Bahnhofes St. Anton am Arlberg soll der weitere zweigleisige Ausbau bis St. Anton am Arlberg erfolgen.

Zu Frage 2:

Der ÖBB-Bauentwurf wurde überarbeitet und liegt vor. Das von der Ingeniergemeinschaft Lässer - Feizlmayer für den Bereich St. Anton erarbeitete Vorprojekt bedarf noch einer weiteren Überarbeitung und Ergänzung.

Zu Frage 3:

Von den bisher vorliegenden Entwürfen kommen, vor allem aus betrieblichen, kommerziellen und technischen Gründen, nur mehr die Varianten "St. Anton II" der Ingeniergemeinschaft Lässer - Feizlmayer und der ÖBB-Bauentwurf, der auch eine Überbauung oder ähnliches zulässt, in die engere Wahl.

Zu Frage 4:

Kriterien für den Vergleich der Projekte werden die voraussichtlichen Errichtungskosten, die Lawinensicherheit, das Problem der Schneeräumung, die kundenfreundliche Anbindung der Bahn sowohl an das Ortszentrum wie auch an die Seilbahnanlagen und an die Skipisten, die Verkehrslösung im Hinblick auf ausreichende Kapazitäten, leichte Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit und Sicherheit der Passanten, die Auswirkungen auf das Reisendenaufkommen, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung und die Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung des Ortes St. Anton am Arlberg sein.

Zu Frage 5:

Eine Entscheidung kann erst nach Überarbeitung und Ergänzung des Vorprojektes St. Anton II, das derzeit von den österreichischen Bundesbahnen geprüft wird, erfolgen.

- 3 -

Zu Frage 6:

Für eine genaue Kostenermittlung bzw. -überprüfung reichen die derzeit vorliegenden Unterlagen über das Vorprojekt St. Anton II noch nicht aus.

Bezüglich der Verteilung der Kosten habe ich eine Aufteilung der bei einer allfälligen Realisierung des Projektes St. Anton II gegenüber dem ÖBB-Beamtenentwurf erwachsenden Mehrkosten zu gleichen Teilen auf Bund, Land und Gemeinde vorgeschlagen, eine konkreter Aufteilungsschlüssel steht aber noch nicht fest. Die für die Österreichischen Bundesbahnen anfallenden Mehrkosten könnten zu einem wesentlichen Teil aus den Erlösen der Grundverkäufe nach Auflassung des heutigen Bahnhofs getragen werden.

Wien, am 2. August 1988

Der Bundesminister

