



II-13673 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.ZI. 18015/5-4-1994

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

62057AB

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Heiss und Kollegen vom 16.3.1994, ZI. 6296/J-NR/1994  
 "Ausbau der Bahnstrecke Ötztal-Arlberg  
 (Regionalanliegen Nr. 175)"

1994-05-13  
 zu 62961J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4, und 6:

"Welche Teilstrecken zwischen Ötztal und Arlberg sind bereits baureif?

Welche Teilstrecken zwischen Ötztal und Arlberg sind in Planung und welche sind in Planungsvorbereitung?

Wann wird der Baubeginn welcher Teilstrecke zwischen Ötztal und Arlberg sein?

Wann wird der Baubeginn des Zammer-Tunnels sein?

Bis wann rechnen Sie mit dem Abschluß welcher Teilstrecken zwischen dem Ötztal und dem Arlberg?"

Das Nahverkehrsvorhaben Ötztal - Landeck gliedert sich in folgende fünf Planungs- und Bauabschnitte:

1. und 2. Abschnitt

Ötztal - Roppen und Roppen - Imst (9,3 km)

Die Trassenverordnungen wurden am 7. Mai 1993 erwirkt. Zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurde am 9. Februar 1994 beim ho. Ressort eingereicht. Die Bauverhandlung wird für Herbst 1994 geplant. Ein technisch möglicher Baubeginn könnte im Herbst 1995 erfolgen.

- 2 -

### 3. Abschnitt

*Imst - Imsterberg - Schönwies - Kronburg (10,3 km)*

*Die Einleitung des Anhörungsverfahrens durch das BMföWuV erfolgte am 15. März 1994. Mit einer Trassenverordnung wird bis Ende 1994 gerechnet, Einreichung zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung Ende 1995, Baubescheid 1996.*

*Frühest möglicher Baubeginn 1997 (hängt von einem eventuell notwendig werden den Erkundungsstollen ab).*

### 4. Abschnitt

*Kronburg (2 km)*

*Wurde zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung am 13. Jänner 1994 beim BMföWuV eingereicht. Die Bauverhandlung ist für Frühherbst 1994 geplant. Der Baubescheid könnte somit Ende 1994 vorliegen.*

### 5. Abschnitt

*Kronburg - Landeck (Zammer Tunnel) (3,6 km)*

*Baudauer 31 Monate.*

*Am 15. März 1994 wurde mit dem Bau der Behelfsbrücke über den Inn (für Depozufahrt) begonnen.*

*Erdabtrag zum Freilegen des Bereiches bis zum bergmännischen Ostportal:*

*Beginn: Juni 1994*

*Fertigstellung: Ende August 1994.*

*Erdabtrag zum Freilegen des Bereiches bis zum bergmännischen Westportal:*

*Beginn: Juli 1994*

*Fertigstellung: Ende August 1994.*

*Bergmännischer Vortriebsbeginn: 5. September 1994*

*Baudauer 1 1/2 Jahre.*

- 3 -

Zu Frage 5:

"Wie sieht die Lösung der Umfahrung Landeck aus?"

Die diesbezügliche Trassensuche im Raum Landeck fällt in den Abschnitt Landeck - Pians - Wiesberg (bis Trisannabrücke) (8,3 km).

Die ÖBB verfolgten sowohl aus bautechnischen als auch aus wirtschaftlichen Überlegungen die Zulegung eines 2. Gleises im innerstädtischen Trassenbereich. Seitens der Stadt Landeck wurde jedoch auch die Untersuchung einer Süd- und Nordumfahrung der Stadt gefordert. Die Untersuchungen, die begleitend mit dem Bürgermeister und den Gemeinderäten diskutiert und inhaltlich erweitert wurden, sind abgeschlossen. Die Untersuchungsergebnisse wurden - wie vereinbart - dem Bürgermeister der Stadt Landeck zur Verfügung gestellt.

Die Kurzfassung des Ergebnisses der Variantenuntersuchung stellt sich wie folgt dar:

Variante SÜD:

Vorteil: Auflassung der Bestandstrasse im Stadtgebiet. Der größte Nachteil dieser Variante ist das extrem hohe Baurisiko (U-Bahn-ähnlich) im Bereich des Stadtteiles Öd.

Die Mehrkosten der Süd-Variante gegenüber der Variante ÖBB betragen ca. 1,1 Mrd S.

Variante ÖBB:

Diese Variante weist die meisten Vorteile in der Kriteriengruppe Bahntechnik sowie die mit Abstand niedrigsten Investitionskosten (ca. 1,45 Mrd S) auf.

Bei dem Kriterium Umwelt liegt die Trasse an zweiter Stelle.

- 4 -

Variante NORD:

*Vorteil: Auflassung der Bestandstrasse im Stadtgebiet. Die Nachteile bestehen einerseits darin, daß der bisher sehr ruhig liegende Ortsteil Perjen mit einer neuen Bahntrasse konfrontiert wird und andererseits die Mehrkosten gegenüber der Variante ÖBB ca. 500 Mio S betragen.*

*Die Ergebnisse wurden von der Stadtgemeinde Landeck und den ÖBB in einer 3-tägigen Informationsausstellung (am 28., 29. und 30. Jänner 1994) präsentiert. Die Ausstellung wurde von ca. 400 Landecker Bürgern besucht. In den 200 von den Besuchern ausgefüllten Fragebögen sprach sich eine Mehrheit für die Variante ÖBB aus. Die Variante Nord erhielt 77 Pro-Stimmen, die Variante Süd 31 Pro-Stimmen.*

*Die ÖBB werden weitere Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Landeck führen.*

Wien, am 11. Mai 1994

Der Bundesminister

