

Anfrage

**der Abgeordneten Peter Haubner,
Kolleginnen und Kollegen**

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

**betreffend den Neubau der Hochleistungs-Bahnstrecke im Abschnitt Neumarkt
- Köstendorf - Salzburg**

Bereits im Jahr 1995 wurde mit Planungen für den 4-gleisigen-Ausbau der Westbahn, der ertragreichsten Strecke im österreichischen Schienennetz, im Abschnitt Straßwalchen – Salzburg begonnen. Die Notwendigkeit die an die Kapazitätsgrenze angelangte Trasse für die Zukunft auszubauen, um auch u.a. den Nahverkehr in der Region verdichten zu können, wurde zwar rechtzeitig erkannt, allerdings wurden die Planungsarbeiten in der Vergangenheit aus verschiedensten Gründen immer wieder verzögert. Dies obwohl das Tunnelbauprojekt eine geeignete Maßnahme darstellt, der Wirtschaft Impulse zuzuführen sowie die Beschäftigung zu fördern, neben weiteren positiven Effekten wie der Belastungsreduzierung für Anrainer und Umwelt.

Im Ausbauplan der Bundesverkehrsinfrastruktur für den Zeitraum 2011 – 2016 wurde das Planungsende für dieses wichtige Infrastrukturprojekt, welches eine Reihe von Vorteilen für die betroffene Region und den Transeuropäischen Bahnverkehr auf der Achse Paris – Bratislava bringen würde, für das Jahr 2013 und die damit verbundenen Kosten mit 14,5 Mio. Euro angegeben. In der Zwischenzeit stiegen die Planungskosten des Bahnprojektes auf 20,2 Mio. Euro und das voraussichtliche Planungsende wurde stetig weiter nach hinten verschoben, aktuell in das Jahr 2016.

Die im Konsens mit allen Stakeholdern, allen voran mit den Anrainergemeinden, festgelegte Trassenführung bringt Kunden, Anrainern und auch den ÖBB entlang der geplanten Streckenführung sowie späteren Betriebsführung klare Vorteile: Die vorliegende optimierte Variante des 20 km langen Neubauabschnitts ermöglicht neben einer weiteren Fahrzeitverkürzung, höhere Tonnagen für Güterzüge, wenige offene Streckenabschnitte im Hinblick auf Lärm, bessere Vortriebsverhältnisse für den Tunnelbau und die Unterquerung eines regionalen Grundwasservorkommens. Darüber hinaus bringt die Neubaustrecke die Möglichkeit einer wesentlichen Kapazitätssteigerung für den Schienenverkehr. Für die Flachgauer Gemeinden an der Westbahn und die Stadt Salzburg ergibt sich durch eine Verlagerung der Züge auf die Hochleistungsstrecke eine klare Entlastung.

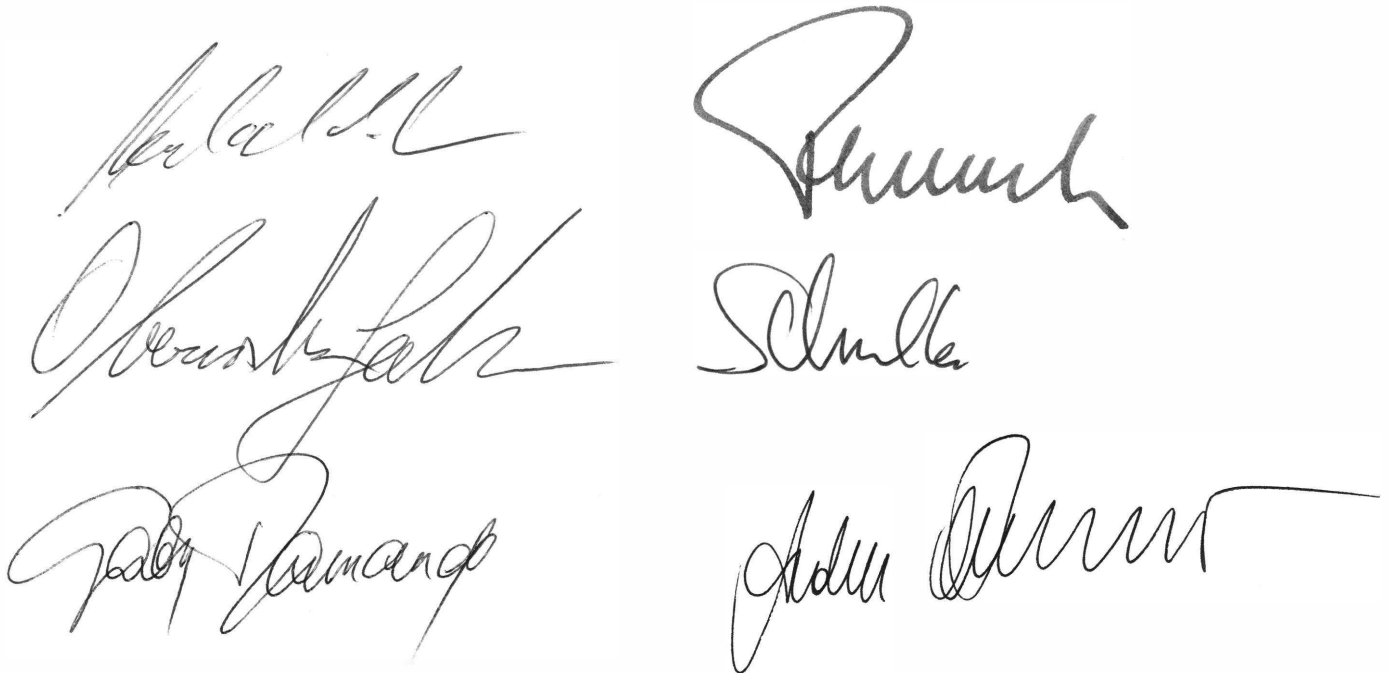
Der Baubeginn ist aus heutiger Sicht nicht vor 2024 zu erwarten und eine Inbetriebnahme der Neubaustrecke ist frühestens für 2032 vorgesehen, weshalb in der Vergangenheit bereits mehrmals eine Verkürzung des Zeitplanes gefordert wurde.

Zur Erhebung der entsprechenden Daten stellen die unterzeichneten Abgeordneten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Bahnprojektes?
2. Was sind aus Sicht des BMVIT die derzeit größten Hürden, die einer Realisierung der Hochleistungsbahntrasse zwischen Köstendorf und Salzburg entgegenstehen?
3. Welche Maßnahmen werden gesetzt um diese zu überwinden?
4. Können, wie im ÖBB Rahmenplan 2015-2020 angeführt, sämtliche Projektplanungen bis zum Jahr 2016 abgeschlossen werden?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Wie hoch sind die für das Projekt veranschlagten Gesamtkosten?
7. Wie hoch sind die Kosten für das Budget der Folgejahre aufgrund der mehrfach verzögerten Planungsarbeiten?
8. Auf wen verteilen sich diese Kosten, und in welcher Weise?
9. Können für dieses Bahnprojekt Gelder aus dem EU-Investitionsfonds (EFSI) lukriert werden bzw. wurden EU-Fördergelder beantragt?
10. Falls ja, in welcher Höhe?
11. Wenn keine Fördergelder beantragt wurden, warum?
12. Welche Maßnahmen werden kurz-, mittel- und langfristig gesetzt um einen möglichst zeitnahen Baustart des Projekts zu ermöglichen?
13. Wann ist konkret mit einem Baustart zu rechnen?
14. Wann ist der voraussichtliche Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke?
15. Mit welchen Geschwindigkeiten darf auf den derzeit bestehenden Streckenabschnitt Straßwalchen - Salzburg gefahren werden?
16. Befinden sich im letztgenannten Streckenabschnitt Langsam-Fahrstellen (Streckenabschnitte in denen langsamer gefahren wird als für die Baukonstruktion der Strecke vorgesehen ist)?
17. Welche Maßnahmen sind angedacht, eine flächendeckende Verfügbarkeit von WLAN und Telefonnetzen in den geplanten Tunnelabschnitten sicherzustellen?

18. Welche Strategien sind angedacht den S-Bahn-Nahverkehr auf der später für den Fernverkehr nicht mehr benötigten Bestandsstrecke attraktiver zu machen, vor allem im Hinblick auf eine Schnellbahnanbindung im Halbstundentakt?
19. Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Ausbau der Bestandsstrecke?
20. Warum verzögert sich das Ende des Planungsverfahrens auch weiterhin?
21. Kann das aktuell avisierte Planungsende wirklich mit 2021 festgesetzt werden?
22. Wenn nein, mit welchem neuen Datum rechnen Sie?
23. Wie ist der Stand des aktuellen Ausbauplanes für ÖBB Infrastrukturmaßnahmen im Zeitraum 2015-2020?
24. Wann ist mit einer Veröffentlichung eines aktuellen Ausbauplanes zu rechnen?



The image shows six handwritten signatures in black ink, arranged in two columns of three. The signatures are written in a cursive, somewhat stylized script. The first column contains three signatures, and the second column contains three signatures.