



II-12607 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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. 5905/84-4-1993

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Leiner und Kollegen vom 14.12.1993,

Zl. 5779/J-NR/1993 "zweigleisiger

Ausbau der Tauernachse im Gasteinertal

(Regionalanliegen 162)"

5746 IAB

1994 -02- 14

zu 5779 J

Im Allgemeinen

Die Zielsetzungsplanung der ÖBB für den Ausbau der Tauernachse sieht in der ersten Baustufe einen selektiven zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn zwischen Schwarzach-St.Veit und Spittal-Millstättersee vor. Dieser Bauplan umfaßt u.a. die Errichtung eines Tunnels von Kralbachgraben bis Bahnhof Badgastein. Weitere Baumaßnahmen sind - aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes der Anlaufbach-Brücke - im Bereich km 32,5 - Bahnhof Böckstein beabsichtigt. Eine generelle Umfahrung von Badgastein und Böckstein ist in der Zielsetzungsplanung nicht enthalten.

Nach Auskunft der ÖBB konnte bedauerlicherweise bei den seit 1989 laufenden Planungsbesprechungen mit der Gemeinde Badgastein kein Konsens für einen Ausbau des Abschnittes Badgastein - Böckstein erzielt werden, wobei die Errichtung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen nie außer Frage gestellt wurde.

Seitens der Gemeinde Badgastein besteht keine Bereitschaft, vom Projekt einer Gesamtumfahrung abzurücken.

- 2 -

Die Machbarkeit dieser Tunnelumfahrung wurde im Rahmen einer externen Studie überprüft, wobei Gesamtbaukosten in Höhe von ca. 2 Mrd. S errechnet wurden. Da diese Summe den Kostenrahmen des Projektes Tauernachse bei weitem übersteigt, kann dieser Umfahrungsvariante nicht weiter nähergetreten werden.

Auch muß die Wirtschaftlichkeit dieser teuren Umfahrung bezweifelt werden, wenn die bestehende Strecke erhalten bleibt und gegebenenfalls auch noch mit entsprechenden Lärmschutzeinrichtungen zu versehen ist.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf den Kurort Badgastein im Hinblick auf Lärmbelästigung für Kurgäste und Einheimische sowie im Hinblick auf Landschaftsästhetik und Fremdenverkehr, wenn die Variante der ÖBB, die zwar einen Tunnel im Stubenkogel vorsieht, dann aber jedoch das Tal mit einer in rund 30 m Höhe liegenden ca. 1 km langen Brücke quert, um wiederum auf die bestehende Trasse zu treffen, verwirklicht werden sollte?"

Wie mir die ÖBB mitteilen, wurde die Variante einer Talquerung von der Bürgerinitiative "Lebenswertes Badgastein" eingebracht und auch optimiert. Diese Variante hätte ein möglicher Kompromiß zwischen den Wünschen der Gemeinde Badgastein und den Absichten der ÖBB sein können.

Die Gemeinde Badgastein hat sich jedoch derzeit von diesem Vorschlag distanziert.

Zu den Fragen 2 und 4:

*"Sehen Sie Kompromißmöglichkeiten zwischen Ihrer Variante und der von den Bewohnern des Gasteinertales bevorzugten Tunnelvariante?
Wenn ja, welche?"*

Welche der beiden Varianten ist für Sie die optimale?"

- 3 -

Da die von der Gemeinde Badgastein gewünschte Gesamtumfahrung aus der Sicht ÖBB nicht finanzierbar ist und die Gemeinde Badgastein den Ausbau der bestehenden Strecke ablehnt, ist eine Kompromißlösung derzeit nicht in Sicht.

Zu Frage 3:

Welchen Zeitrahmen für die Verwirklichung geben Sie für die Variante Tunnel und die Variante Tunnel und Brücke?"

Für die Gesamtumfahrung nach den Vorstellungen der Gemeinde Badgastein wird eine Realisierungsdauer von ca. 10 Jahren (inkl. Planung und Genehmigung) geschätzt.

Die mögliche Kompromißvariante Tunnel und Brücke könnte gegebenenfalls in ca. 7 Jahren realisiert werden.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Welche Lärmschutzmaßnahmen sind für die Streckenführung im Gasteinertal vorgesehen?"

Wann wird mit Lärmschutzbauten begonnen?"

Sofern es sich um keine Linienverbesserungen handelt, wird auf den Schienenverkehrslärmkataster für das Land Salzburg hingewiesen, dessen Fertigstellung für Ende März d.J. vorgesehen ist. Die Planung und Realisierung von konkreten Lärmschutzmaßnahmen wird in weiterer Folge von der für das Land Salzburg zu erstellende Prioritätenreihung abhängen. Die Festlegung der Maßnahmen erfolgt in Absprache mit den betroffenen Anrainern, Gemeinden und Landesdienststellen.

Zu Frage 7:

"Stimmt es, daß die Brücke über den Anlaufbach 1994 im Zuge eines Neubaues saniert und zweigleisig gebaut werden soll? Wenn ja, wollen Sie damit die Gasteiner vor die vollendete Tatsache des zweigleisigen Ausbaues stellen?"

- 4 -

Die Anlaufbachbrücke befindet sich in einem sehr schlechten Erhaltungszustand und ist schon heute mit nur max. 40 km/h befahrbar. Ohne Erneuerung müßte 1996 diese Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h reduziert und in weiterer Folge eine gänzliche Sperre verhängt werden.

Der Neubau der Brücke wurde nicht zuletzt wegen der laufenden Planungsbesprechungen mit der Gemeinde Badgastein aufgeschoben und stellt keineswegs den Auftakt für einen zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Badgastein - Böckstein dar. Die neue Brücke wurde aber in ihrer Lage so situiert, daß sie einem Ausbau des Bestandes nicht hinderlich wäre.

Zu Frage 8:

"Werden Sie bei allen Maßnahmen die besondere Situation der Kurregion Gast-einertal berücksichtigen und mit der derzeit von der ÖBB propagierten Ausbauvariante nicht die Grundlagen für den Gesundheits- und Erholungstourismus in dieser Region zerstören?"

Wie mir die ÖBB mitteilen ist ein zweigleisiger Ausbau, auch ohne den Gesundheits- und Erholungstourismus in dieser Region zu zerstören, möglich: Die Einhaltung der laut Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung zulässigen Grenzwerte würde eine Verbesserung der heutigen Situation von 10 - 15 dB mit sich bringen, was einer Halbierung des Lärms gleichkommt.

Wien, am 10. Februar 1994

Der Bundesminister

