

1269/AB

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1. 2 und 3:

"In welchem konkreten Planungs- und Umsetzungsstadium befindet sich derzeit der Ausbau der Pyhrnbahn? Welche konkreten weiteren Ausbauschritte mit welchem Zeithorizont und welchem Finanzvolumen sind jeweils geplant?"

Welche konkreten Verbesserungen für den Personenverkehr sind auf Grund dieses Ausbaukonzeptes zu erwarten?

Welche konkreten Ausbauvarianten liegen bzw. lagen im Verkehrsministerium bzw. bei der ÖBB vor? Welche sind die konkreten Unterscheidungspunkte dieser Ausbauvarianten, welches sind die unterschiedlichen Finanzierungsvolumina und Umsetzungszeiträume und auf Grund welcher Kriterien wurde die nun vorliegende Ausbauvariante ausgewählt?"

Die Pyhrnstrecke (Linz -Selzthal) ist topographisch zu 50 % als Gebirgsbahn zu bezeichnen und eine Fahrzeirverkürzung auf die angesprochenen 46 Minuten (Entwurfsgeschwindigkeit 160 km/h) ist nur mit einer kompletten Neutrassierung der gesamten Bahnstrecke erzielbar.

Die Projektziele der ÖBB für den Ausbau der Pyhrnbahn umfassen primär jene Maßnahmen, die eine Steigerung der Kapazität im Reise- und Güterverkehr bewirken und eine Kantenzeit zwischen Linz und Selzthal von 90 Minuten erreichen.

Im Abschnitt Kremsmünster - Kirchdorf a.d. Krems wurden bisher im Zuge des Pyhrnausbau-Linienvorverbesserungen ausgeführt und die zweigleisige Betriebsausweiche Krift errichtet.

In diesem Abschnitt sind weitere vier Bauvorhaben für einen selektiven zweigleisigen Ausbau projektiert. Im Mittelfristplan für Investitionen Infrastruktur wurden von den ÖBB dafür insgesamt 840 Mio S budgetiert.

Zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für die Bahnkunden werden alle umzubauenden Bahnhöfe und Haltestellen mit erhöhten Bahnsteigen und schienenfreien Zugängen ausgestattet.

Aufgrund der topographischen und bahnbetrieblichen Gegebenheiten schlagen die ÖBB den Ausbau der Pyhrnbahn im Bestand oder nahe des Bestandes vor. Untersuchungen mehrerer Varianten wurden daher bisher nicht angestellt.

Zu Frage 4:

"Welche konkreten Mittel sind seitens der EU für diesen Ausbau zu erwarten?"

Von den genannten österreichischen Projekten ist nur die Brennerachse München-Verona in der Liste der I 4 vorrangigen Verkehrsinfrastrukturvorhaben der Christophersen-Gruppe, die vom Europäischen Rat in Essen bestätigt wurde und im Weißbuch "Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung, Herausforderung der Gegenwart und Wege ins 21 . Jahrhundert" genannt werden. Die Brennerachse ist eine von 14 Schlüsselverbindungen, von denen 9 - unter ihnen die Brennerachse - als prioritär bezeichnet werden.

net wurden. Es wird daher seitens der EU insbesondere die Planung des Projektes "Brennerachse" mit nahezu 100 % und in weiterer Folge (heuer fast 10 % der Baukosten des Semmering-Sondierstollens) auch das Projekt "Pontebbanaachse" finanziell unterstützt.

Das Verkehrsressort ist bemüht, auch für die übrigen Projekte des Protokolls 9 des Beitrittsvertrages eine Co-Finanzierung durch die Europäische Union zu erreichen, jedoch ist angesichts der Entscheidung, die Mittel für TEN-Projekte nicht aufzustocken, die Aussicht diese Vorhaben mit EU-Mitteln zu finanzieren für die nächsten Jahre eher gering, da Österreichs TEN-Projekte allein ca. 60 % der gesamten EU-Mittel für diesen Zweck benötigen würde.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister die in der Anfragebegründung vorgeschlagenen Grundlinien eines geänderten Ausbaukonzeptes mit einer wesentlichen Fördierung und Verbesserung des Personenverkehrs?

Scheint für den Verkehrsminister ein Umdenken in dieser Angelegenheit noch möglich?"

Wie bereits zu den Fragepunkten 1 bis 3 ausgeführt, würden die im Motivteil der Anfrage geforderten Fahrplanmaßnahmen (Fahrplan-Kantenzeit Linz - Seizthal 60 Minuten) tiefgreifende Ausbaumaßnahmen erfordern, die - im Sinne einer sparsamen Verwendung öffentlicher Gelder - angesichts des erwarteten Personenverkehrs derzeit nicht vertretbar erscheinen. Das Ausbaukonzept der ÖBB sieht daher insbesondere betriebswirtschaftlich vertretbare Maßnahmen (Kapazitätssteigerungen, und eine Fahrplan-Kantenzeit von 90 Minuten zwischen Linz und Seizthal) vor.