

2698/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.2772/J-NR/1997, betreffend Bahnhof in St. Anton am Arlberg , die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 10. Juli 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1.,2.,4. Welche Pläne sind Ihnen hinsichtlich der Verlegung des Bahnhofes St. Anton bekannt?

Wohin soll der Bahnhof verlegt werden?

Wie hoch sind die geschätzten Kosten für die gesamte Verlegung? Bitte um Aufschlüsselung der jeweiligen Kostenanteile.

Antwort:

Die Verlegung des Bahnhofes St. Anton am Arlberg ist Teil des Vorhabens "Zweigleisiger Ausbau der Arlbergbahn im Abschnitt St. Jakob - St. Anton".

Folgende drei Varianten wurden untersucht:

Am 6. März 1997 wurde ein Vertrag unterzeichnet, der die Variante Nord zum Gegenstand hatte. Aufgrund der zwischenzeitig eingetretenen Ereignisse in Tirol bzw. St. Anton kristallisiert sich nunmehr heraus, daß die Variante Süd präferiert wird. Um diese Variante weiter verfolgen zu können, wäre eine entsprechende Änderung des Vertrages erforderlich. Ich gehe davon aus, daß das Land Tirol bzw. die Gemeinde St. Anton diesbezüglich an mich herantreten werden. Wenn es einhelliger Wunsch des Landes und der Gemeinde ist, die Variante Süd weiter zu verfolgen, werde ich selbstverständlich diesem Wunsch nicht entgegenstehen, sofern sich die Kosten für diese Variante in derselben Höhe bewegen.

Unabhängig von diesen formalrechtlichen Gesichtspunkten habe ich angesichts des Zeitdruckes die zuständigen Beamten meines Ressorts angewiesen, alle erforderlichen Vorbereitungen zu treffen, um eine zügige Abwicklung der Verfahren sicherzustellen wobei für die Variante Süd bereits 1990 das Trassenverordnungsverfahren eingeleitet worden war und nunmehr fortgesetzt werden soll.

Das Gesamtinvestitionsvolumen für die oben genannten Varianten beträgt jeweils rd. 1,0-1,1 Mrd. S.

3. Es gibt bereits Gespräche über eine Verlegung des Bahnhofes in den Berg. Wie beurteilen Sie diesen Plan?

Diesbezügliche Gespräche sind mir nicht bekannt.

5. Wäre für die Verlegung des Bahnhofes ein UVP-Verfahren notwendig? Wenn nein, warum nicht?

Antwort

Nach der derzeitigen Gesetzeslage wäre für die Variante-Neu bzw. für die Variante Süd-kurz ein Bürgerbeteiligungsverfahren nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) vorzunehmen.

Bei Realisierung der Variante Süd-kurz ist ein solches nicht erforderlich, da das nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehene Anhörungsverfahren bereits vor dem 1.7.1994 eingeleitet wurde und das Trassenverordnungsverfahren lediglich unterbrochen wurde, um noch weitere Varianten vor Trassenfestlegung untersuchen zu können.

6.,7. Wie groß ist das dadurch freiwerdende Areal insgesamt?

Wieviel von dieser Fläche ist im Besitz der Österreichischen Bundesbahnen?

Antwort:

Gemäß der Variantenuntersuchung (beteiligte Firmen: ÖBB, Institut für Baubetrieb und Bauwirtschaft Univ.Prof Schneider, Siemens, ILF, Bernhard + Partner) stellt sich das freiwerdende Areal wie folgt dar:

Variante Nord:	33.000 m2 hochwertige und 7.000 m2 minderwertige Fläche
Variante Süd-kurz:	60.000 m2 hochwertige und 40.000 m2 minderwertige Fläche
Variante Süd-Neu:	70.000 m2 hochwertige und 50.000 m2 minderwertige Fläche

Die genannten Flächen befinden sich im alleinigen Besitz der ÖBB.

8.-10. Wie kann bzw. soll die freiwerdende Fläche genutzt werden?

Wie hoch ist der ortsübliche Preis pro m2 für Grundstücke in dieser Lage in St.

Anton?

Wie hoch ist der geschätzte finanzielle Aufwand für a) Bund, b) Land Tirol, e)

ÖBB und d) sonstige Investoren für die Bahnstreckeverlegung?

Antwort:

In einem Übereinkommen über die Variante Nord verpflichtet sich das Land Tirol zu einem Kostenbeitrag von 240 Mio S, in welchem der Kaufpreis des freiwerdenden Areals beinhaltet ist.

Die restlichen Kosten des Vorhabens „Zweiggleisiger Ausbau der Arlbergbahn im Abschnitt St. Jakob - St. Anton“ werden vom Bund getragen.