

1507/AB XXI.GP

Eingelangt am:15.01.2001

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.1596/J - NR/2000, betreffend Westbahn und Innkreisbahn, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser und Freundinnen am 29. November 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Einleitend darf ich festhalten, dass ein Großteil der vorliegenden Fragen bereits Gegenstand von zwei an meine Amtsvorgänger gerichteten schriftlichen parlamentarischen Anfragen waren und diese von meinen Amtsvorgängern auch umfassend beantwortet wurden.

Wie bereits in diesen Beantwortungen ausgeführt wurde, muss in Anbetracht der außerordentlichen verkehrlichen Bedeutung der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg ein hochwertiger Ausbau dieser Strecke angestrebt werden, da die Erfordernisse der einzelnen schienengebundenen Verkehre zukunftsorientierte und zukunftssichere Lösungen benötigen. Daraus resultiert das Erfordernis, dass die zukünftige Schieneninfrastruktur jedenfalls so gestaltet werden muss, dass sie nach derzeitigem Ermessen auch noch in einigen Jahren den technischen Erfordernissen und den Ansprüchen der Reisenden und der verladenden Wirtschaft entsprechen kann.

Zu Frage 1:

Die Siemens - Studie über die Innkreisbahn aus dem Jahr 1995 hatte zum Ziel, die technische Machbarkeit eines Ausbaues der Strecke München - Simbach am Inn - Baunau am Inn - Wels - Linz zu untersuchen und finanziell zu bewerten. Dabei wurden verschiedene Planfälle ausgewertet, wobei für jeden Planfall konkrete Ausbauerfordernisse unterstellt wurden. Das Ergebnis dieser Untersuchung wurde in weiterer Folge als eine der Grundlagen für die „Verkehrsstudie Donaukorridor“ herangezogen.

Die Donauachse Wien - Salzburg - München mit ihren Verzweigungen über Passau nach Nürnberg und über Wörgl nach Innsbruck ist für Österreich von höchster Bedeutung. Im Fernreiseverkehr ist ein möglichst hochwertiges, dichtes Reisezugangebot zwischen Wien, Linz und Innsbruck sowie München erforderlich, in das selbstverständlich Salzburg als wichtiger Netzknoten eingebunden werden muss. Für den internationalen Güterverkehr zwischen Österreich und Deutschland wären jedoch grundsätzlich auch andere Laufwege denkbar, wie insbesondere über Passau oder über Braunau am Inn/Simbach am Inn, deren Zweckmäßigkeit im großräumigen internationalen Netzzusammenhang zu betrachten ist.

Im Rahmen der "Verkehrsstudie Donaukorridor" wurden daher die künftigen Güterverkehrsströme im Bereich des Donaukorridors gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland untersucht und festgestellt, dass ein Teil des Güterverkehrs an einen Laufweg über Salzburg gebunden ist, für den größten Teil des Güterverkehrs zwischen Österreich und Deutschland der Laufweg über Passau jedoch der günstigste ist. Ein allfälliger Ausbau der Eisenbahnverbindung über Braunau am Inn/Simbach am Inn würde in erster Linie Verkehr von der ohnehin im Ausbau befindlichen Strecke Wels - Passau - Regensburg - Nürnberg abziehen.

Die „Verkehrsstudie Donaukorridor“ musste sich aus Gründen der Methodik und des Arbeitsumfanges auf die Untersuchung der internationalen Güterverkehrsströme beschränken. Personenverkehre und Binnengüterverkehre waren nicht Untersuchungsgegenstand und wurden als Kapazitätsbedingung ceteris paribus in die Studie eingestellt.

Mit den Ländern Oberösterreich und Salzburg wurde vereinbart, dass das Ergebnis der "Verkehrsstudie Donaukorridor" letztendlich eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für die Fortsetzung der Planungen für den viergleisigen Ausbau der Westbahn im Abschnitt Attnang - Puchheim - Salzburg darstellt.

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

Diese Fragen wurden von meinen Amtsvorgängern in der Beantwortung der schriftlichen Anfrage Nr. 82/J - NR/1999 sowie in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 506/J - NR/2000 bereits umfassend beantwortet und bedürfen aus meiner Sicht keiner zusätzlichen Ausführungen.

Zu den Fragen 5, 6, 1, 11, 12 und 13:

Grundsätzlich möchte ich darauf hinweisen, dass diese Fragen von meinen Amtsvorgängern in der Beantwortung der schriftlichen Anfrage Nr. 82/J - NR/1999 sowie in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 506/J - NR/2000 sachlich zutreffend und umfassend beantwortet wurden.

Ergänzend zu diesen Ausführungen darf ich anmerken, dass eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern meines Ressorts, der Länder Oberösterreich und Salzburg, der betroffenen Gemeinden, der Österreichischen Bundesbahnen und der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG mit dem Ziel eingerichtet wurde, die als Grundlage für die weiteren Planungsschritte erforderlichen Rahmenbedingungen zu klären bzw. festzulegen. Anlässlich einer Sitzung dieser Arbeitsgruppe wurde vereinbart, die Notwendigkeit, die Zweckmäßigkeit sowie die Sinnhaftigkeit des viergleisigen Ausbaues der Westbahnstrecke zwischen Attnang - Puchheim und Salzburg und damit die Planungsgrundsätze bzw. die Planungsvorgaben anhand eines abgestimmten Fragenkataloges umfassend und schlüssig zu beantworten.

Mit der Beantwortung dieses Fragenkataloges wurde ein Gruppe international anerkannter Experten beauftragt, wobei die erarbeiteten Antworten sowie die Empfehlungen dieser Expertengruppe letztendlich als konkrete Entscheidungsgrundlagen, d. h. auch für die zukünftige Trassenführung, herangezogen werden sollen. Die Vorlage eines Zwischenberichtes der

Expertengruppe ist für Ende Jänner 2001 geplant; der Endbericht wird noch im 2. Quartal d. Jahres vorliegen.

Zu Frage 8:

Wie bereits mehrfach dargelegt wurde, sind die rechtlichen Bedingungen für eine Zusammenarbeit zwischen der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG und den Österreichischen Bundesbahnen sowohl bei der Planung als auch bei der Realisierung von Eisenbahninfrastrukturprojekten im Hochleistungsstreckengesetz geregelt. Darüberhinaus wurden von den Österreichischen Bundesbahnen auf Grundlage eines zwischen den beiden Gesellschaften abgeschlossenen Kooperationsübereinkommens die betrieblichen und technischen Zielsetzungsdaten vorgegeben, die von der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG bei den Planungen zu berücksichtigen sind.

Zu Frage 14:

Wie bereits von meinem Amtsvorgänger ausgeführt wurde, wird derzeit von den Österreichischen Bundesbahnen im Rahmen des Projektes „Nahverkehrsgerechter Ausbau der Eisenbahnstrecken im Zentralraum Salzburg“ die Planung für den nahverkehrsgerechten Ausbau der Eisenbahnstrecke Salzburg Hbf - Straßwalchen durchgeführt, die unter Zugrundelegung eines 30 - Minuten - Taktverkehrs unter anderem die Errichtung einer neuen Haltestelle im Bereich der Gemeinde Seekirchen, einen teilweisen Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes sowie kapazitätssteigernde Maßnahmen vorsieht. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird an der Planung für die Errichtung der neuen Haltestelle Seekirchen Süd gearbeitet.

Zu Frage 15:

Wie bereits von meinem Amtsvorgänger Dipl. - Ing. Schmid in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 506/J - NR/2000 ausgeführt wurde, bieten die Österreichischen Bundesbahnen derzeit in der Relation Wien - Salzburg - Wien einen Inter - City - Verkehr im Stundentakt an, wobei die Ankunfts - und Abfahrtszeiten der Zubringerverkehre in den Knotenbahnhöfen grundsätzlich auf diesen Taktverkehr ausgerichtet sind. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass die Österreichischen Bundesbahnen das Fahrplanangebot im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung zu gestalten haben.