

1836/AB XXI.GP
Eingelangt am:30.03.2001

VERKEHR INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1843/J - NR/2001, betreffend Ausbau der Westbahn, die die Abgeordneten DI Dr. Keppelmüller und Genossinnen am 1. Februar 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil und zu den Fragen 1, 2,3 und 4:

Weshalb sind die Vorbereitungsarbeiten zum Ausbau der Westbahn zwischen Wels und Salzburg zum Stillstand gekommen?

Wann ist mit der Aufnahme der Bautätigkeit, insbesondere im Bereich des Bezirks Vöcklabruck, tatsächlich zu rechnen?

Wie wird der genaue Streckenverlauf, insbesondere im Bezirk Vöcklabruck, tatsächlich aussehen?

Wann ist mit der Fertigstellung der Strecke Wels - Salzburg zu rechnen?

Antwort:

Einleitend darf ich festhalten, dass der Streckenabschnitt zwischen Wels und Salzburg hinsichtlich der geplanten Ausbaumaßnahmen in getrennt von einander zu betrachtende Bereiche zu unterteilen ist.

Wels - Schwanenstadt

In diesem Streckenabschnitt wurden seit dem Jahr 1990 bereits mehrere Ausbaumaßnahmen durch die Österreichischen Bundesbahnen und die Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG realisiert (Z.B. Umfahrung Lambach - Inbetriebnahme Jänner 1995, Neubau zwischen Breitenschützing und Schwanenstadt - Inbetriebnahme Juni 1997). Der Bereich zwischen Lambach und Breitenschützing wurde im Jahr 1999 der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG zur Planung und zur Durchführung von Ausbaumaßnahmen übertragen.

Schwanenstadt - Salzburg

Im Jahr 1990 wurde die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG mit der Planung einer Hochleistungstrecke in diesem Abschnitt beauftragt. In den Jahren 1991 bis 1993 wurde von der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG ein Konfliktzonenerfassung und eine erste Korridorauswahl vorgenommen.

Auf Grund geänderter Zielsetzungsdaten der Österreichischen Bundesbahnen und der bestehenden Auffassungsunterschiede der Bundesländer Oberösterreich und Salzburg wurde die Verkehrsstudie „Donaukorridor“ über die langfristige Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Österreich und Deutschland in Auftrag gegeben. Die

Arbeiten wurden im Jahr 1998 mit der Empfehlung beendet, im österreichischen Netz die Planung einer Neubaustrecke im gegenständlichen Abschnitt fortzusetzen.

Bezugnehmend auf das Ergebnis dieser Untersuchung wurden von der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG mögliche Trassenvarianten ausgearbeitet und im Jahr 1999 den betroffenen Gemeinden vorgestellt. In diesem Zusammenhang wurde auch vereinbart, die weitere Diskussion in gesonderten Regional - und Gemeindeforen zu führen, um eine umfassende Information der ansässigen Wohnbevölkerung zu gewährleisten.

Parallel dazu wurde eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern meines Ressorts, der Länder, der Gemeinden, der Österreichischen Bundesbahnen und der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG mit dem Ziel eingerichtet, die als Grundlage für die weiteren Planungsschritte erforderlichen Rahmenbedingungen zu klären bzw. festzulegen. In dieser Arbeitsgruppe wurde vereinbart, die Notwendigkeit, die Zweckmäßigkeit sowie die Sinnhaftigkeit des viergleisigen Ausbaues der Westbahn zwischen Schwanenstadt und Salzburg und damit die Planungsgrundsätze bzw. die Planungsvorgaben anhand eines abgestimmten Fragenkataloges umfassend und schlüssig zu begründen.

Mit der Beantwortung dieses Fragenkataloges wurde eine Gruppe international anerkannter Experten beauftragt, wobei die erarbeiteten Antworten sowie die Empfehlungen dieser Expertengruppe letztendlich als konkrete Entscheidungsgrundlagen, d. h. auch für die künftige Trassenführung, die Fortsetzung des Planungsprozesses, die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der erforderlichen Genehmigungsverfahren, herangezogen werden sollen. Der Endbericht der Expertengruppe soll im 2. Quartal des heurigen Jahres vorgelegt werden

Zu Frage 5:

Wird es zu einer Attraktivierung der Bahnhöfe im Streckenabschnitt Wels - Salzburg kommen?

Antwort:

Derzeit wird von den Österreichischen Bundesbahnen eine Sanierung der Bestandsstrecke zwischen Attnang - Puchheim und Salzburg durchgeführt, in deren Rahmen vordringlich Langsamfahrstellen beseitigt und Eisenbahnkreuzungen durch Unter - bzw. Überführungen ersetzt werden sollen. Die Arbeiten wurden im Jahr 1997 begonnen und sollen voraussichtlich im Jahr 2006 abgeschlossen werden.

Desweiteren ist seitens der Österreichischen Bundesbahnen beabsichtigt, die in diesem Streckenabschnitt befindlichen Bahnhöfe und Haltestellen - soweit diese nicht bereits entsprechend umgebaut wurden (z.B. Gunskirchen, Lambach, Breitenschützing, Vöcklabruck) - zukunftsorientiert zu adaptieren.

Zu Frage 6:

Ist neben der Attraktivierung des Fernverkehrs auch eine Beschleunigung des Nahverkehrs durch die Ausbaumaßnahmen zu erwarten?

Antwort:

Im Rahmen des Projektes „Nahverkehrs - Infrastruktur - Programm Salzburg (NAVIS)“ wird derzeit seitens der Österreichischen Bundesbahnen auf Grundlage eines im August 1998 zwischen meinem Ressort, dem Land Salzburg, der Stadtgemeinde Salzburg, der Schieneninfrastrukturfinanzierungs - Gesellschaft mbH. und den Österreichischen Bundesbahnen abgeschlossenen Übereinkommens über die Infrastrukturplanung „Regionaler Schienenverkehr Salzburg Hbf - Golling/Abtenau, Salzburg Hbf - Straßwalchen“, die Planung für einen nahverkehrsgerechten Ausbau dieser Eisenbahnstreckenabschnitte durchgeführt.

Die Planung für den nahverkehrsgerechten Ausbau des Eisenbahnstreckenabschnittes Salzburg Hbf - Straßwalchen im Hinblick auf eine Attraktivierung und Beschleunigung des Personennah - und Regionalverkehrs ist zwangsläufig aber auch von den auf Grundlage der Empfehlungen der Expertengruppe zu treffenden Entscheidungen über die geplante Errichtung einer Hochleistungsstrecke zwischen Attnang - Puchheim und Salzburg abhängig zu machen.