

## 2860/AB XXI. GP

Eingelangt am: 26.11.2001

Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2881/J-NR/2001 betreffend den Viergleisigen Westbahnausbau Attnang-Puchheim - Salzburg, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 26. September 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### **Fragen 1, 3 und 4:**

Wie beurteilen Sie derzeit den viergleisigen Ausbau der Westbahn zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg?

Qualifizieren Sie - unter anderem Licht der jüngsten Änderung der HL-Ü-VO - nach wie vor Aussagen vom "Aus für viergleisigen Ausbau" als "inhaltlich korrekt"?

Wofür werden die von dieser Strecke abgezogenen Planungsmittel in Höhe von 400 der ursprünglich 700 Millionen nunmehr stattdessen im einzelnen verwendet?

### **Antwort:**

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es sich nicht um ein "Aus für den Ausbau der Westbahnstrecke zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg" handelt. Der an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG mit Verordnung übertragene Planungsauftrag bleibt weiterhin aufrecht, jedoch sollen unter Einbeziehung aktualisierter verkehr-, umwelt- und wirtschaftspolitischer Vorgaben neue Ausbaustrategien entwickelt werden. Die nach Anpassung der Planungsübertragung freigewordenen Finanzmittel werden - ohne dass hierfür eine konkrete Zuordnung vorgenommen wurde - für andere wichtige Ausbauprojekte im Bereich der Eisenbahninfrastruktur herangezogen.

Im Herbst d. J. wurden seitens der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG die von den Experten nach Beantwortung des umfassenden Fragenkataloges vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen den Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, der Länder Oberösterreich und Salzburg sowie der betroffenen Regionen vorgestellt. Aus Sicht der Experten ist ein durchgehender viergleisiger Ausbau der Westbahnstrecke zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg nicht erforderlich. Unter Zugrundelegung der längerfristigen Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr wird ein stufenweiser Ausbau der Strecke sowie ein Einsatz von Neigetechnikzügen im Personenfernverkehr vorgeschlagen.

**Frage 2:**

Welche Zusagen gaben Sie Bürgermeister Brunsteiner?

**Antwort:**

Herr Bürgermeister Brunsteiner wurde über die angeführten Sachverhalte informiert, ohne dass es zu irgendwelchen Zusagen kam, die von der aktuellen offiziellen Position meines Ressorts abweichen.

**Frage 5:**

Wurden im Gegenzug auch bei Planung und Bau von Bundesstraßen in dieser Region entsprechende Mittelreduktionen vollzogen, und wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Es besteht kein Zusammenhang zwischen der Finanzierung des Bundesstraßenausbaues und den Maßnahmen der HL-AG insbesondere auch nicht für den Bereich Attnang-Puchheim - Salzburg der Westbahnstrecke. Der Ausbau der Bundesstraßen erfolgt auf der Grundlage von jährlichen Bauprogrammen, welche zwischen dem Bund und den einzelnen Bundesländern vereinbart werden.

**Frage 6:**

Wie stehen Sie zu dem Vorschlag, durch einen selektiven Ausbau und den Einsatz von Neigezügen sowie den Ausbau der Innkreisbahn als Alternative zum viergleisigen Westbahnausbau eine kostengünstigere, umweltschonendere und regionalwirtschaftlich bessere Lösung durchzusetzen?

**Antwort:**

Der Einsatz von Neigetechnikzügen im Personenfernverkehr sowie die Adaptierung der Bestandsstrecke zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg für den Einsatz dieser Züge sind Teile des von den Experten ausgearbeiteten Ausbaukonzeptes. Nach Aussage der österreichischen Bundesbahnen sollen endgültige Verhandlungsergebnisse voraussichtlich Anfang 2002 vorliegen.

Von den Experten wird nachgewiesen, dass auf Grundlage einer Verkehrsstromanalyse die Innkreisbahn zwischen Neumarkt-Kallham und Braunau am Inn über Ried im Innkreis funktional weitestgehend unabhängig von der Westbahnstrecke zu betrachten ist. Daraus resultiert, dass durch die Realisierung von Ausbaumaßnahmen im Bereich der Innkreisbahn Ausbaumaßnahmen im Bereich der Westbahnstrecke nicht ersetzt werden können.

**Frage 7:**

Wie verbindlich ist die am 22. November 1999 unterzeichnete "Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr der Republik Österreich und dem Bundesminister für Verkehr- Bau und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken im Donaukorridor Passau/Salzburg" in der sich Österreich zum viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke Attnang-Puchheim - Salzburg verpflichtete?

**Antwort:**

Diese Vereinbarung gibt den gemeinsamen Willen der Verkehrsminister Deutschlands und Öster-

reichs wieder, eine koordinierte Vorgangsweise beim Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken im Donaukorridor sicher zu stellen.

**Frage 8:**

Welche einzelnen Maßnahmen mit welchem jeweiligen Zeithorizont sind im Rahmen der derzeitigen Sanierung der Bestandsstrecke und der sogenannten "zukunftsorientierten Adaptierung" der Bahnhöfe entlang dieser Strecke vorgesehen und welche Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Umsetzung hat es hier in den letzten Monaten gegeben?

**Antwort:**

Im Bereich der Bestandsstrecke zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg sind nachstehende Bauvorhaben geplant bzw. bereits in Realisierung:

- Sanierung der Bestandsstrecke im Streckenabschnitt zwischen Salzburg Hbf und Hallwang-Elixhausen (Baubeginn vsl. 2002, Fertigstellung vsl. 2004)  
Sanierung der Bestandsstrecke mit Linienverbesserung im Streckenabschnitt zwischen Timelkam und Vöcklabruck (Baubeginn vsl. 2003, Fertigstellung vsl. 2005)  
Umbau der Bahnhöfe Frankenmarkt (Baubeginn vsl. 2003, Fertigstellung vsl. 2005), Timelkam (Baubeginn vsl. 2003, Fertigstellung vsl. 2005), Redl-Zipf (Baubeginn vsl. 2004, Fertigstellung vsl. 2006)  
Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung im Bahnhof Vöcklamarkt und Errichtung einer Straßenüberführung sowie einer Fußgängerunterführung (Baubeginn 2001, Fertigstellung vsl. 2002)  
Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung zwischen den Bahnhöfen Vöcklamarkt und Timelkam und Errichtung einer Straßenüberführung (Baubeginn vsl. 2002, Fertigstellung vsl. 2004)  
Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung im Bereich des Bahnhofes Redl-Zipf und Errichtung einer Straßenunterführung (Baubeginn 2001, Fertigstellung vsl. 2002)
- Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung im Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen und Errichtung einer Straßenunterführung (Baubeginn vsl. 2004, Fertigstellung vsl. 2005)
- Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung im Bahnhof Neumarkt-Köstendorf und Errichtung einer Fußgängerunterführung sowie eines Ersatzweges (Baubeginn vsl. 2004, Fertigstellung vsl. 2005).

**Frage 9:**

Welche Auswirkungen hätte ein Nicht-Hochleistungs-Ausbau der Strecke auf eine nahverkehrsgerechte Gestaltung Salzburg-Straßwalchen?

**Antwort:**

Die im Rahmen des Projektes "Nahverkehrs-Infrastruktur-Programm Salzburg (NAVIS)" vorgesehenen Maßnahmen für einen nahverkehrsgerechten Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Salzburg und Straßwalchen werden in dem von den Experten ausgearbeiteten Ausbaukonzept entsprechend berücksichtigt.