

305/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 269/J - NR/2000, betreffend zweigleisiger Bahnausbau zwischen Ötztal - Bahnhof und Imst sowie Umbau des Bahnhofes Imst - Pitztal, die die Abgeordneten Reheis und Genossen am 26 Jänner 2000 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich, auf Grund der mir vorgelegten Unterlagen, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil sowie zu den Fragen 1 und 2:

Am 9. November 1988 wurde zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und dem Land Tirol ein Übereinkommen zur Verbesserung der Nahverkehrsbedienug im Raum Ötztal - Imst - Landeck abgeschlossen ("Übereinkommen 1988"). Dieses Übereinkommen beinhaltet unter anderem

- den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Ötztal - Landeck mit Errichtung des Zammer Tunnels,
- die Errichtung einer Überleitstelle zwischen Zirl und Telfs - Pfaffenhofen sowie
- die Niveaufreimachung bestehender Eisenbahnkreuzungen.

Für die Streckenabschnitte Ötztal - Roppen und Roppen - Imst - Pitztal sowie für den Zammer Tunnel wurde die Trasse festgelegt und eine diesbezügliche Trassenverordnung erlassen. Desweiteren wurden von den Österreichischen

Bundesbahnen die erforderlichen Planungen grundsätzlich abgeschlossen und die notwendigen Grundeinlösen vorgenommen.

Bisher wurde jedoch lediglich der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Kronburg - Landeck einschließlich der Errichtung des Zammer Tunnels fertiggestellt und im Jahr 1999 dem Betrieb übergeben. Mit Inbetriebnahme des Zammer Tunnels wurde die Haltestelle Zams ersatzlos aufgelassen.

Im Bahnhof Landeck werden derzeit umfangreiche Ausbaumaßnahmen im Bereich der Gleis - und Bahnsteiganlagen sowie der elektro - und sicherungstechnischen Einrichtungen durchgeführt. Die Fertigstellung dieser Ausbaumaßnahmen ist für das Jahr 2001 geplant.

Im Hinblick auf einen nahverkehrsgerechten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Bundesland Tirol, die den Zielsetzungen der Verkehrspolitik, der Raumordnung und des Umweltschutzes unter Bedachtnahme auf den effizienten Einsatz öffentlicher Mittel gerecht werden soll, werden derzeit zwischen meinem Ressort und dem Land Tirol Verhandlungen über den Abschluss eines „Übereinkommens über die Planung, Durchführung und Finanzierung des nahverkehrsgerechten Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur im Bundesland Tirol“ geführt.

Im Rahmen dieser Verhandlungen wurde einvernehmlich festgehalten, dass auf Grund des schwierigen und langwierigen Entscheidungsprozesses für die Festlegung der Trasse zwischen Ötztal und Landeck der im Übereinkommen 1988 vorgesehene Bauzeit - und Finanzierungsplan nicht eingehalten werden konnte und darüberhinaus die zwischen den Vertragspartnern des Übereinkommens 1988 abgestimmte Trassenführung an Stelle der ursprünglich festgelegten Gesamtinvestitionskosten in der Höhe von 3.185,0 Mio. ATS Gesamtinvestitionskosten in der Höhe von 6.288,5 Mio ATS (Preisbasis 1.1.1995) nach sich ziehen würde. Auf Grund dieses Sachverhaltes und bedingt durch die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre erschien eine Neubetrachtung der nahverkehrsrelevanten Ausbauerfordernisse der Eisenbahninfrastruktur im Bundesland Tirol sinnvoll bzw. zweckmäßig. In diesem Sinne wurde einvernehmlich beschlossen, das im Jahr 1988 abgeschlossene Übereinkommen - mit Ausnahme jener Infrastrukturprojekte, welche

bereits fertig gestellt oder in Ausführung befindlich sind - nicht weiter umzusetzen und den Ausbau der nahverkehrsrelevanten Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung des derzeitigen Bedarfes neu zu bewerten und zu vereinbaren.

Zu Fragen 3, 4, und 5:

Im Bahnhof Imst - Pitztal sind Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Infrastruktur - insbesondere im Bereich der Bahnsteige - geplant. Diese im Bahnhof Imst - Pitztal geplanten Maßnahmen werden voraussichtlich in der Mitte des heurigen Jahres realisiert.