

**3923/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 22.07.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3934/J-NR/2002 betreffend der Projektierung des zweigleisigen Bahnausbaus auf der Strecke Ötztal - Roppen im Generalverkehrsplan 2002, die die Abgeordneten Reheis und GenossInnen am 23. Mai 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil und zu den Fragen 1 bis 4:**

Aus welchen Gründen können die im Generalverkehrsplan fixierten Termine nicht an den aktuellen Bedarf angepasst werden?

Aus welchen Gründen wurde der zweigleisige Bahnausbau zwischen Ötztal und Roppen erst so spät vorgesehen, obwohl bereits alle Planungen und Verfahren abgeschlossen sind?

Aus welchen Gründen findet der zweigleisige Bahnausbau zwischen Roppen und Landeck im Generalverkehrsplan 2002 keine Erwähnung, obwohl die Dringlichkeit für den Ausbau dieses Abschnittes ebenso gegeben ist wie für den Abschnitt Ötztal - Roppen?

Erachten Sie in Zeiten des vermehrten Verkehrsaufkommens Investitionen in den Ausbau und die Sicherheit des Schienenverkehrs für nicht sinnvoll?

**Antwort:**

Im Jahr 1988 wurde zwischen dem Land Tirol und den österreichischen Bundesbahnen ein Übereinkommen zur Verbesserung der Nahverkehrsbedienung im Raum Ötztal - Imst - Landeck abgeschlossen. Dieses Übereinkommen beinhaltet unter anderem auch den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Ötztal und Landeck mit der Errichtung des Zammer Tunnels.

Der nahverkehrsgerechte Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Ötztal und Landeck gliedert sich in die Teilbereiche:

- Ötztal - Imst
- Imst - Krön bürg
- Kronburg - Landeck.

Die Ausbaurbeiten im Teilbereich zwischen Kronburg und Landeck wurden im Jahr 1999 abgeschlossen.

Im Rahmen der Verhandlungen mit dem Land Tirol über den Abschluss eines "Übereinkommens über die Planung, Durchführung und Finanzierung des nahverkehrsgerechten Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur im Bundesland Tirol" wurde einvernehmlich festgehalten, dass auf Grund des schwierigen und langwierigen Entscheidungsprozesses für die Festlegung der Trasse zwischen Ötztal und Landeck der im Übereinkommen aus dem Jahr 1988 vorgesehene Bauzeit- und Finanzierungsplan nicht eingehalten werden konnte. Darüber hinaus würde die zwischen den Vertragspartnern des Übereinkommens 1988 abgestimmte Trassenführung an Stelle der ursprünglich festgelegten Investitionskosten von rund 231 Mio. € Investitionskosten von rund 457 Mio. € nach sich ziehen.

Auf Grund dieses Sachverhaltes und bedingt durch die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre erschien daher eine Neubetrachtung der nahverkehrsrelevanten Ausbauerfordernisse der Eisenbahninfrastruktur im Bundesland Tirol sinnvoll bzw. zweckmäßig. In diesem Sinne wurde einvernehmlich festgelegt, 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 Bedarfs neu zu bewerten und zu vereinbaren.