

508/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 505/J - NR/2000, betreffend Ausbau der Innkreisbahn, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 14. März 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motivteil:

Bereits im Rahmen eines im Jahr 1994 stattgefundenen Treffens der Verkehrsminister Deutschlands und Österreichs wurde vereinbart, die Eisenbahnstrecken

- Nürnberg - Passau - Wels
 - München - Simbach am Inn - Wels
 - München - Mühldorf (Oberbayern)/Rosenheim - Salzburg - Wels
- im Hinblick auf die Sicherung und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit zu untersuchen. Die Untersuchung bezog sich schwerpunktmäßig auf den Güterverkehr; der Personenverkehr wurde mit einer Zielgröße „Jahr 2010“ unterstellt.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden verschiedene Planfälle ausgewertet, wobei für jeden Planfall konkrete Ausbauerfordernisse unterstellt wurden. Auf Grund der Untersuchungsergebnisse wurde die Empfehlung ausgesprochen, dass die Kapazitäten im Donaukorridor Passau/Simbach am Inn/Salzburg auf deutschem und österreichischem Gebiet schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht werden sollen.

Hinsichtlich der Strecke Mühldorf - Simbach am Inn/Braunau am Inn - Neumarkt - Kallham wurde in der Untersuchung die Annahme vertreten, dass für das nach derzeitigen Prognosen für das Jahr 2010 zu erwartende Verkehrsaufkommen ein Ausbau dieser Strecke nicht erforderlich ist. Grundsätzlich kommt jedoch dieser Strecke im Gesamtkontext des Donaukorridors eine wichtige Funktion zu, da sie in der Lage wäre, nach kapazitativer Erschöpfung der bereits teilweise bzw. zur Gänze ausgebauten Strecken Nürnberg - Passau - Wels und München - Salzburg - Wels weitere Verkehre aufzunehmen. Daraus resultiert das Erfordernis, die notwendige Leistungsfähigkeit dieser Strecke zu bewahren.

Unabhängig davon wurde vom Land Oberösterreich für die „Innviertler Bahn“ eine Studie mit dem Ziel in Auftrag gegeben, die Ergebnisse bereits bestehender Studien und Untersuchungen zusammenzufassen und auf Grundlage verschiedener Ausbauvarianten entsprechende Empfehlungen auszuarbeiten. Für jede dieser Varianten wurde ein Betriebsprogramm erstellt, welches unter anderem

- ein verdichtetes und beschleunigtes Zugprogramm beinhaltet,
- einen Einsatz komfortabler Rollmaterials und gegebenenfalls den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik vorsieht und
- die Führung zusätzlicher Güterzüge beinhaltet.

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse dieser Untersuchung wurde im Rahmen einer im Juli 1999 stattgefundenen Pressekonferenz seitens des Landes Oberösterreich die Empfehlung ausgesprochen, die „Innviertler Bahn“ abschnittsweise zweigleisig für eine Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen und zu elektrifizieren. Die für diesen Ausbau erforderlichen Finanzmittel würden sich auf rund 4,5 Mrd. ATS belaufen. Eine Realisierung dieser Ausbauvariante würde aber auch den Ausbau der Zulaufstrecken auf deutscher Seite erfordern.

Zu den Fragen 1, 2, 3 und 4:

Die derzeitigen Planungen für die Strecke Neumarkt - Kallham - Braunau am Inn beinhalten ausschließlich die Errichtung eines signalisierten Zugleitbetriebes mit einem Realisierungszeitraum bis zum Jahr 2002.

In diesem Zusammenhang darf ich jedoch anmerken, dass ich es im Hinblick auf die budgetäre Situation als sinnvoll erachte, ausnahmslos alle geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur hinsichtlich ihrer Notwendigkeit kritisch zu hinterfragen und auf Grundlage der daraus resultierenden Ergebnisse Entscheidungen zu treffen und erforderlichenfalls entsprechende Anpassungen vorzunehmen.

Zu Frage 5:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird seitens der Bundesrepublik Deutschland auf der Strecke Mühldorf - Simbach am Inn ausschließlich die notwendige Leistungsfähigkeit aufrechterhalten. Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung sind derzeit keine Ausbaumaßnahmen auf deutschem Staatsgebiet geplant.

Zu Frage 6:

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 grundsätzlich auch andere Laufwege denkbar, wie insbesondere über Passau oder über Braunau am Inn/Simbach am Inn, deren Zweckmäßigkeit jedoch im großräumigen internationalen Netzzusammenhang zu betrachten ist. Ein gewisser Teil des Güterverkehrs ist an einen Laufweg über Salzburg gebunden, für den größten Teil des Güterverkehrs zwischen Österreich und Deutschland ist jedoch der Laufweg über Passau der günstigste.