

509/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.506/J - NR/2000, betreffend Westbahn und Innviertler Bahn, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 14. März 2000 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Einleitend darf ich festhalten, dass ein Großteil der vorliegenden Fragen bereits Gegenstand einer an meinen Amtsvorgänger gerichteten schriftlichen parlamentarischen Anfrage waren und diese von meinem Amtsvorgänger auch umfassend beantwortet wurde (siehe Beilage).

In Anbetracht der außerordentlichen verkehrlichen Bedeutung der Westbahn Wien - Salzburg muss deren hochwertiger Ausbau angestrebt werden, da die Erfordernisse des Fernreise - und des Güterverkehrs ebenso wie jene des Nah - und Regionalverkehrs qualitativ ansprechende und kapazitativ ausreichende, vor allem aber zukunftssichere Lösungen benötigen. Daraus resultiert, dass die zukünftige Schieneninfrastruktur jedenfalls so gestaltet werden muss, dass sie nach derzeitigem Ermessen auch noch in einigen Jahrzehnten den technischen Erfordernissen und den Ansprüchen der Reisenden entsprechen kann.

Zu Frage 1:

Die Donauachse mit ihren Verzweigungen über Passau nach Nürnberg und über Salzburg nach München ist für Österreich von höchster Bedeutung. Im Fernreiseverkehr ist ein möglichst hochwertiges Reisezugangebot erforderlich, in das

selbstverständlich auch die Stadt Salzburg als wichtiger Netzknopen eingebunden werden muss.

Im Hinblick darauf sehe ich keine Notwendigkeit, die Verkehrsstudie „Donaukorridor“ auch auf den Personenverkehr auszudehnen bzw. eine eigene Studie für den Personenverkehr in Auftrag zu gegeben.

Zu Frage 2:

Wie mein Amtsvorgänger bereits ausgeführt hat, musste sich die Bearbeitung der Verkehrsstudie „Donaukorridor“ aus Gründen der Methodik und des Arbeitsumfangs auf die Untersuchung der internationalen Güterverkehrsströme beschränken. Personenverkehre und Binnengüterverkehre waren nicht Untersuchungsgegenstand und wurden als Kapazitätsbedingungen ceteris paribus in die Studie eingestellt. Daher konnten ausschließlich jene Effekte von Ausbaumaßnahmen ermittelt werden, die den internationalen Güterverkehr betreffen. Demzufolge war es nicht Aufgabe dieser Studie, Kosten - Nutzen - Verhältnisse gesamthaft darzustellen, da diese zwangsläufig nur unvollständig abgebildet worden wären, wenn den Gesamtinvestitionen nicht auch Nutzen aus dem Personenverkehr gegenübergestellt werden.

Zu Fragen 3 und 4:

In den Untersuchungen zur Verkehrsstudie „Donaukorridor“ wird hinsichtlich der Strecke Mühldorf - Simbach am Inn/Braunau am Inn - Neumarkt - Kallham 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 „Innvierler 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.

Wie bereits seinerzeit dargelegt wurde, besteht zwischen meinem Ressort und dem Land Oberösterreich Einvernehmen darüber, dass die „Innviertler Bahn“ in erster Linie regionalen Verkehrszwecken dient. Im Zusammenhang mit den Anforderungen des Regionalverkehrs wurden bereits Ausbauüberlegungen entwickelt, welche derzeit mit dem Land Oberösterreich und den Österreichischen Bundesbahnen erörtert und abgestimmt werden.

Zu Fragen 5, 6, 7, 9, 10 und 11:

Grundsätzlich möchte ich darauf hinweisen, dass ein Großteil dieser Fragen in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 82/J - NR/1999 sachlich zutreffend und umfassend beantwortet wurden.

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 - insbesondere auch den geplanten Ausbau der Westbahnstrecke zwischen Attnang - Puchheim und Salzburg Hbf - hinsichtlich ihrer Notwendigkeit kritisch zu prüfen und bezüglich der Investitionserfordernisse und der Nutzenwirkungen zu optimieren. Darauf aufbauend

werden Entscheidungen zu treffen und erforderlichenfalls entsprechende Anpassungen vorzunehmen sein.

Zu Frage 8:

Die rechtlichen Bedingungen für eine Zusammenarbeit zwischen der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG und den Österreichischen Bundesbahnen sowohl bei der Planung als auch bei der Realisierung von Eisenbahninfrastrukturprojekten sind im Hochleistungsstreckengesetz geregelt. Auf Grundlage eines zwischen der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG und den Österreichischen Bundesbahnen abgeschlossenen Kooperationsübereinkommen wurden von den Österreichischen Bundesbahnen die betrieblichen und technischen Zielsetzungsdaten vorgegeben (z.B. Fahrzeiten, Geschwindigkeit), die von der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG bei den Planungen zu berücksichtigen sind.

Zu Frage 12:

Im Rahmen des Projektes „Nahverkehrsgerechter Ausbau der Eisenbahnstrecken im Zentralraum Salzburg“ werden derzeit von den Österreichischen Bundesbahnen die Planung für den nahverkehrsgerechten Ausbau der Eisenbahnstrecke Salzburg Hbf - Straßwalchen durchgeführt, die unter Zugrundelegung eines 30 - Minuten - Taktverkehrs unter anderem die Errichtung einer neuen Haltestelle im Bereich der Gemeinde Seekirchen, einen teilweisen Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes sowie kapazitätssteigernde Maßnahmen vorsehen. Davon unabhängig ist geplant, die Bahnhöfe Straßwalchen, Steindorf bei Straßwalchen, Seekirchen am Wallersee und Hallwang - Elixhausen kunden - und behindertengerecht zu adaptieren.

Zu Frage 13:

Die Österreichischen Bundesbahnen bieten derzeit in der Relation Wien - Salzburg - Wien einen Inter - City - Verkehr im Stundentakt an, wobei die Ankunfts - und Abfahrtszeiten der Zubringerverkehre in den Knotenbahnhöfen grundsätzlich auf diesen Taktverkehr ausgerichtet sind. Im Übrigen haben die Österreichischen Bundesbahnen das Fahrplanangebot im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung zu gestalten.

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 82/J - NR/1999, betreffend Westbahn und Innviertler Bahn, die die Abgeordneten G. Moser, Freundinnen und Freunde am 25. November 1999 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Es ist ein grundlegendes verkehrspolitisches Ziel, durch attraktivere Verkehrsangebote sowohl Güterverkehr als auch Personenverkehr verstärkt von der Straße (bzw. vom Kurzstreckenluftverkehr) für die Schiene zu gewinnen. Dies gilt insbesondere für den Fernverkehr, aber auch für den Personennahverkehr in Ballungsräumen.

Nach meiner Auffassung herrscht diesbezüglich ein breiter gesellschaftlicher Konsens. Diese Zielsetzung wird meines Wissens gerade von Ihrer Partei in besonderem Maße unterstützt. Eine konsequente Politik muss aber auch die Umsetzung ihrer Ziele befürworten. Verbesserungen des Schienenverkehrs - insbesondere der Kapazitäten und der Angebotsqualität - können nur auf Grundlage einer Infrastruktur mit entsprechend hoher Leistungsfähigkeit erzielt werden.

In Anbetracht der außerordentlichen Bedeutung der Westbahn Wien - Salzburg für den Verkehr muss ein höchstwertiger Ausbau angestrebt werden, weil die Erfordernisse des Fernreise - und des Güterverkehrs ebenso wie jene des Nah - und Regionalverkehrs qualitativ und kapazitativ hochwertige, vor allem aber

zukunftssichere Lösungen benötigen. Die zukünftige Schieneninfrastruktur muss infolge der hohen erforderlichen Investitionen jedenfalls so gestaltet werden, dass sie auch in einigen Jahrzehnten noch den Bedürfnissen entsprechen kann.

Zu Frage 1:

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 Reisezug - angebot 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/Simbach, deren Zweckmäßigkeit im großräumigen internationalen Netzzusammenhang zu betrachten ist.

Im Rahmen der „Verkehrsstudie Donaukorridor wurden daher die künftigen Güter - verkehrsströme im Bereich des Donaukorridors gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland untersucht. Das Untersuchungsergebnis wurde mit den Ländern Oberösterreich und Salzburg erörtert, die sich der Auffassung des Bundes angeschlossen haben, dass das Ergebnis der Studie eine wesentliche Entscheidungs - und Planungsgrundlage darstellt. Ein wesentlicher Teil des Güterverkehrs ist an einen Laufweg über Salzburg gebunden. Für den größten Teil des Güterverkehrs zwischen Österreich und Deutschland ist der Laufweg über Passau der günstigste. Ein allfälliger Ausbau der Eisenbahnverbindung über Braunau/Simbach würde im Wesentlichen nur Verkehr von der ohnehin im Ausbau befindlichen Strecke Wels - Passau - Regensburg - Nürnberg abziehen.

Zu Frage 2:

Die Bearbeitungen zur Verkehrsstudie „Donaukorridor“ mussten sich aus Gründen der Methodik und des Arbeitsumfangs auf die Untersuchung der internationalen Güterverkehrsströme beschränken. Personenverkehre und Binnengüterverkehre waren nicht Untersuchungsgegenstand und wurden als Kapazitätsbedingung ceteris paribus in die Studie eingestellt. Daher konnten ausschließlich jene Effekte von Ausbaumaßnahmen ermittelt werden, die den internationalen Güterverkehr betreffen. Demzufolge konnte es nicht Aufgabe dieser Verkehrsstudie sein, Kosten - Nutzen - Verhältnisse gesamthaft darzustellen. Diese wären in diesem Rahmen zwangsläufig nur unvollständig abgebildet worden, wenn den Gesamtinvestitionen nicht auch der Nutzen aus Personenfern - und Regionalverkehr gegenübergestellt wird.

Zu den Fragen 3 und 4:

Es besteht Einvernehmen zwischen meinem Ressort und dem Land Oberösterreich, dass die Innviertler Bahn in erster Linie regionalen Verkehrszwecken dient. Im Zusammenhang mit Anforderungen des Regionalverkehrs können in weiterer Folge gemeinsam mit dem Land Ausbauüberlegungen entwickelt werden.

Da die "Verkehrsstudie Donaukorridor" ausschließlich den grenzüberschreitenden Güterverkehr zum Inhalt hat, hat das Land Oberösterreich die nunmehr vorliegende ganzheitliche Untersuchung dieser Eisenbahnstrecke des "Österreichischen Institutes für Raumplanung" (ÖIR) in Auftrag gegeben. Inwieweit ein Ausbau nach dem in dieser Studie dargelegten Konzept "wirtschaftlicher" bzw. „ökologisch verträglicher“ wäre, wie nunmehr behauptet wird, kann auf Grund der vorliegenden Planungstiefe nicht beurteilt werden.

Es ist aber festzuhalten, dass ein Ausbau zwischen Attnang - Puchheim und Salzburg jedenfalls aus kapazitativen und qualitativen Gründen mittel - bis langfristig unumgänglich ist und daher ein Ausbau der Verbindung über Braunau/Simbach nicht als Alternative dazu betrachtet werden kann. Insbesondere ist ein Ausbau zwischen

Attnang - Puchheim und Salzburg wichtig für die österreichischen Binnenverkehre der Westbahn, für den Fernreise - und Regionalverkehr, aber auch für inner - österreichische Güterverkehrsströme.

Aus diesem Grunde ist die Frage nach einer Rechtfertigung eines Mehraufwandes nicht zutreffend, weil eben der Ausbau von Attnang - Puchheim nach Salzburg aus den oben angeführten Gründen unabdingbar ist.

Zu Frage 5:

Das Projekt wurde am 23. Februar 1990 mit der 107. Verordnung des Verkehrsministers der HL - AG zur Planung übertragen. In den Jahren 1990 - 1993 wurde die Planung mit folgenden Schritten eingeleitet:

- Konfliktzonenerfassung
- Trassenvorauswahl

1993 kam es zu einem teilweisen Widerruf der von den ÖBB übergebenen Zielsetzungsdaten. In den folgenden Jahren gab es auch unterschiedliche Auffassungen der Bundesländer Oberösterreich und Salzburg: Während Salzburg weiter auf den Westbahnausbau drängte, wurde von Oberösterreich die Strecke Neumarkt - Ried - Braunau als Alternative zum Westbahnausbau forciert.

Daraufhin wurde eine Studie über die langfristige Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und Österreich in Auftrag gegeben. Diese Arbeit endete im Herbst 1998 mit der Empfehlung, im österreichischen Netz die Planungen für den Ausbau zur viergleisigen Westbahn im Abschnitt Attnang - Salzburg unverzüglich fortzusetzen.

Daraufhin wurden von der HL - AG mögliche Trassenvarianten aufgrund technisch/betrieblicher Vorgaben (HL - Richtlinie, ÖBB - Zielsetzungsdaten) geplant und im Sommer 1999 den betroffenen Gemeinden vorgestellt. Das Projekt befindet sich somit in einer sehr frühen Planungsphase, noch vor der Trassenauswahl bzw. der Trassenfestlegung.

Folgende Schritte sind im weiteren zu bearbeiten:

1. Diskussion der Planungsgrund lagen und Trassierungsgrundsätze
2. Diskussion der Trassen, Erarbeitung weiterer Vorschläge und Bewertung der Trassen
3. Trassenauswahl
4. Umweltverträglichkeitsprüfung und Trassenverordnung
5. Eisenbahnrechtliche Einreichplanung
6. Eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren
7. Feststellung des gesamtwirtschaftlichen Interesses durch die Bundesregierung
8. Bauübertragung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen
9. Ausschreibung der Baulose
10. Bau

Die Trassenauswahl wird aufgrund der umfassenden Schritte im Rahmen der Bürgerbeteiligung frühestens Ende 2000 erfolgen, die Planungsarbeiten für die Umweltverträglichkeitserklärung werden frühestens Ende 2001 abgeschlossen. Eine Trassenverordnung ist frühestens für das Jahr 2004 zu erwarten, ein Baubeginn nicht vor 2006. Mit der Gesamt fertigstellung ist (je nach Planungsfortschritt, Dauer der Behördenverfahren, Grundeinlösen etc.) zwischen 2015 und 2020 zu rechnen.

Zu Frage 6:

Von der Wiederaufnahme der Planungen wurden die möglicherweise betroffenen Gemeinden in Informationsveranstaltungen am 18.12.1998 (Salzburg) bzw. am 14.1.1999 (Oberösterreich) in Kenntnis gesetzt. Nach Vorliegen der ersten Trassenvarianten wurden die nunmehr betroffenen Gemeinden zwischen 4. und 23. August 1999 dahingehend informiert, daß die weitere Planung unter Einbindung der betroffenen Region und ihrer Bürger erfolgen soll; weiters wurden die erarbeiteten Trassenvorschläge vorgestellt. Die Einbindung der Betroffenen wurde mit der ersten Runde der Gemeindeforen zwischen 23.9.1999 und 15.11.1999 begonnen. In diesen Foren wurde das Projekt in großteils sachlich - konstruktiver Atmosphäre diskutiert. In

einigen Gemeinden wird die Trassenführung allerdings grundsätzlich abgelehnt; teilweise wurden bereits Abänderungen und zusätzliche Trassenvarianten in die Diskussion eingebbracht.

Diese Form der Einbindung der Gemeinden /Betroffenen wird selbstverständlich weitergeführt. Die nächste Runde der Gemeindeforen soll im Februar / März 2000 stattfinden. Es war und ist das Bestreben der HL - AG, lange vor dem offiziellen UVP - Verfahren Kontakt mit den künftigen „Nachbarn“ aufzunehmen und Kritik bzw. Anregungen entgegenzunehmen, um daraus Trassenänderungen bzw. - ver - besserungen - nach Möglichkeit gemeinsam - erarbeiten zu können. Dazu wurden auch zwei Informationsbüros in Straßwalchen und Vöcklabruck eingerichtet, die zweimal wöchentlich jedermann die Möglichkeit bieten, in direkten Kontakt mit der HL - AG und ihren Planern zu treten und Anregungen, Stellungnahmen, aber auch Kritik abzugeben. Die Information der betroffenen Region erfolgte mittels einer Projektinformation, die erstmals im Dezember 1999 an alle Haushalte (mit Ausnahme derjenigen, die die Postwerbung abbestellt haben) verschickt wurde. Im Jahr 2000 sind weitere Folgen der Projektinformation geplant. Es besteht nicht nur die Möglichkeit, sondern es ist erklärt Interesse der HL - AG, Anregungen und Vorschläge zu den Trassenentwürfen entgegenzunehmen und sich damit auseinanderzusetzen.

Für „aufwendige“ Vorschläge (wie z.B. Trassenvarianten) wurde von der HL - AG bereits bei den ersten Präsentationen im August 1999 folgende Vorgehensweise zugesagt:

- Im Falle einer grundsätzlichen Eignung wird der Vorschlag (soweit erforderlich und möglich) zunächst planlich dargestellt und dann einer Beurteilung in den Bereichen „Verkehr und Technik“ und „Raum und Umwelt“ zugeführt, wobei auch die Übereinstimmung mit den Vorgaben der HL - AG (u.a. auch die Wirtschaft - lichkeit) untersucht wird. Die planliche Darstellung selbst bedeutet allerdings noch keine Zusage für die Verwirklichung.
- Die Ergebnisse der Beurteilung ergeben eine Zustimmung oder begründete Ablehnung des Vorschlags. Bei Zustimmung wird der Vorschlag in den Variantenvergleich aufgenommen, bei Ablehnung wird dies im jeweiligen Forum

begründet und die Beurteilungsergebnisse den Mitgliedern des Forums zur Verfügung gestellt. Diese haben dann die Möglichkeit, diese Unterlagen in den Behördenverfahren zu verwenden.

- Eine Ablehnung eines Vorschlages wird auf jeden Fall im jeweiligen Forum schriftlich begründet und somit dokumentiert.

Es ist das Bestreben der HL - AG, einen möglichst hohen Grad an Zustimmung zu erreichen, wobei bewußt ist, daß aufgrund von Interessensgegensätzen (auch z.B. zwischen den Gemeinden) und unterschiedlicher Betroffenheit eine hundertprozentige Zustimmung nicht erwartet werden kann.

Zu Frage 7:

Mit der Planung des Abschnittes zwischen dem Raum Attnang - Puchheim und Salzburg ist die HL - AG beauftragt. Sie hat im Frühjahr 1999 eine EU - weite Ausschreibung durchgeführt und als Bestbieter die Agentur Kienast & Kienast mit der begleitenden Information - und Kommunikationsarbeit beauftragt. Im Rahmen dieser Beauftragung ist ein Modell der Bürgerarbeit vorgesehen, das schon bei anderen Projekten der HL - AG erfolgreich eingesetzt wurde. Es wird damit eine direkte Kommunikation zwischen den Betroffenen (Gemeinde, Anrainer, Grundeigentümer, Bürgerinitiativen) in Form von Gemeindeforen ermöglicht. In Informationsbüros kann jedermann Einsicht in die Planung nehmen und die Stellungnahmen, Anfragen, aber auch Kritik äußern. Mittels Durchschreibeformularen in den Informationsbüros wird sichergestellt, dass keine Äußerung verloren geht, sondern umgehend den Planern zur Bearbeitung weitergeleitet wird.

Zu Frage 8:

Die ÖBB haben mit Schreiben vom 31.3.1999 - wie im Kooperationsvertrag zwischen HL - AG und ÖBB vorgesehen - an die HL - AG technisch - betriebliche Zielsetzungsdaten, die bei den Planungen zu berücksichtigen sind, übermittelt.

Zu Frage 9:

Am 14. Oktober 1998 wurde aus dem Ergebnis der Donaukorridorstudie ein gemeinsames Resümee von Vertretern des BMWV, der Länder Oberösterreich und Salzburg, der ÖBB und der HL - AG erstellt, dass die Planung für den viergleisigen Ausbau der Westbahn im Abschnitt Attnang/Puchheim - Salzburg unverzüglich fortgesetzt werden soll.

Ferner gab es in Salzburg am 15.12.1998 einen Landesregierungsbeschluß, das Projekt zwischen 2003 und 2010 umzusetzen.

Von Seiten der Länder Oberösterreich und Salzburg gab es 1999 eine Reihe von Anfragen um Information, die schriftlich beantwortet wurden.

In Salzburg fand am 8.11.1999 ein Hearing zur geplanten Hochleistungsstrecke durch den Flachgau statt, zu dem von Herrn LH Dr. Franz Schausberger die Mitglieder der Salzburger Landesregierung, die Landtagsfraktionen, HL - AG, ÖBB, die von der Trassenführung betroffenen Bürgermeister sowie Experten des Amtes der Landesregierung eingeladen waren. LH Schausberger formulierte in der Presseerklärung u.a. folgendes Resümee:

- Das Land Salzburg hält an der Anbindung an das europäische Hochleistungsnetz fest. Es ist eine Lösung zu finden, die von den Gemeinden und der Bevölkerung bestmöglich mitgetragen werden kann ...
- Anstelle der konkreten Trassendiskussion soll eine Diskussion über die grundsätzlichen Planungsgrundlagen in den Bereichen Raumordnung und Umwelt erfolgen.
- Der künftige Zeitplan orientiert sich am Fortschritt der einzeln vereinbarten Arbeitsschritte.

In Oberösterreich sind Gesprächstermine zwischen Herrn LH Dr. Pühringer, weiteren Regierungsmitgliedem und dem Vorstand der HL - AG für Jänner vereinbart.

Zu Frage 10:

Die gesetzlichen Vorgaben (HL - Gesetz, Übertragungsverordnung, UVP - Gesetz) verpflichten die HL - AG, Schäden nach Möglichkeit von vornherein hintanzuhalten und nur, wenn dies nicht möglich ist, Ersatzmaßnahmen zu treffen. Nach der Übertragungsverordnung hat die HL - AG bei der Erfüllung ihrer Aufgaben ihre Planungen so zu gestalten, „daß eine umweltverträgliche, wirtschaftliche und zügige Baudurchführung nach modernstem technischen Standard sowie ein sicherer und kostengünstiger Betrieb mit möglichst geringen Beeinträchtigungen der Umwelt gewährleistet ist.

Die konkreten Maßnahmen können allerdings erst nach dem Auswahlverfahren (zur Suche einer gesamthaft besten Trasse) im Zuge der Erstellung der Umweltverträglichkeitsklärung sowie in den Projekten für die weiteren Genehmigungsverfahren (eisenbahnrechtliches Bewilligungsverfahren etc.) geplant werden. Eine Abstimmung mit den Betroffenen ist dabei vorgesehen.

In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist gefordert, die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Umwelt und die Menschen genau darzulegen und überall dort, wo Beeinträchtigungen stattfinden, Ersatzmaßnahmen zu treffen. Es wird - wie auch bei den bisherigen Verfahren - von der Behörde sorgsam geprüft werden, ob die vom Konsensorwerber eingereichte Trasse (gegebenenfalls mit Auflagen) umweltverträglich ist. Erst zu diesem Zeitpunkt kann dann definitiv angegeben werden, ob ein Wohnen in der Nachbarschaft der Bahn mit den entsprechenden Schutzmaßnahmen zumutbar ist oder nicht. Wenn eine Unzumutbarkeit festgestellt wird, die auch mit Ausgleichsmaßnahmen nicht beseitigbar ist, ist die Rechtsgrundlage für eine Ablöse gegeben. Gemäß den Bestimmungen der Bundesverfassung ist der Vollzug der staatlichen Verwaltung auf der Basis der gesetzlichen Bestimmungen vorzunehmen. In Entsprechung dieser gesetzlichen Bestimmungen wird dieser Grundsatz auch bei allen Grundeinlösungen der HL - AG berücksichtigt.

Entschädigungen für eine allfällige Wertminderung aufgrund der Nachbarschaft (ohne Grundinanspruchnahme) eines Projekts (Straße, Schiene) zur Eisenbahn sind nach der österreichischen Rechtsordnung nicht vorgesehen. Da es dafür keine

Rechtsgrundlage gibt, kann die HL-AG dafür auch keine Entschädigung leisten. Andererseits brauchen jene Bereiche der Bevölkerung oder der wirtschaftl für die mit der neuen Strecke bessere Verkehrsangebote geschaffen werden1 nach derzeitiger Rechtslage auch keine zusätzlichen Abgaben entrichten.

Zu Frage 11:

Für später vorgesehene Vorhaben zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bestehen auf Bundesebene generell keine rechtlichen Möglichkeiten einer langfristigen Tras - senvorsorge. Die in der Anfrage angesprochene langfristige Trassensicherung könnte lediglich im Rahmen der Raumordnungskompetenz der Länder erfolgen. Dagegen spricht jedoch, dass erfahrungsgemäß für derartig langfristige Absichten meist noch keine hinreichend detaillierten und abgestimmten Planungsunterlagen vorliegen. Darüber hinaus ist im Falle einer langen Zeitspanne zwischen Projektierung und Realisierung nicht auszuschließen, dass sich Rahmenbedingungen ändern und daher Umplanungen unvermeidlich werden.

Zu Frage 12:

Aufgrund der langen Planungszeiten, der Dauer der Behördenverfahren und dem abschnittsweisen Bau ist eine Gesamtfertigstellung erst für den Zeitraum 2015/2020 absehbar. Daher ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, derart langfristige Vereinbarungen mit den Ländern über die Gestaltung des Nahverkehrs zu treffen. Anzumerken ist, daß das Land Salzburg eine weitere Verbesserung des Nahverkehrsangebotes in Richtung Straßwalchen wünscht. Generell wird angemerkt, daß der Schienenausbau zukunftssicher durchgeführt werden soll. Die "Lebensdauer" einer neuen Eisenbahnstrecke beträgt nach bisherigen Erfahrungen 100 und mehr Jahre.