

853/AB XXIV. GP

Eingelangt am 01.04.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0008-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

Wien, am . April 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Auer und GenossInnen haben am 17. Februar 2009 unter der **Nr. 903/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Streckenplanung für den 2. Bauabschnitt der Unterinntalbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Gibt es einen neuen Termin, bis zu dem das Trassenfindungsverfahren für den 2. Bauabschnitt abgeschlossen sein wird?*

Im Frühjahr 2008 wurden in der Projektregion im Rahmen der projektbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit zum zweiten Ausbauschnitt der neuen Unterinntalbahn umfassende Informationsveranstaltungen und ausführliche Medienkontakte durchgeführt bzw. Informationsmaterialien verteilt. Bis Herbst des Jahres 2008 wurden zu den Trassenvarianten Vorschläge von Bürger/innen und Gemeindevertreter/innen erbeten und eingeholt, die nunmehr in die weiteren Planungen eingearbeitet werden.

Erst nach erfolgter Einarbeitung der eingelangten Vorschläge in die Planungsunterlagen wird das Bewertungsverfahren zur Trassenauswahl hinsichtlich der Ergänzungen durchgeführt.

Bis Sommer 2009 soll aus diesem Prozess eine Auswahltrasse gefunden werden.

Zu Frage 2:

- a.) *Gibt es derzeit laufende Verhandlungen mit Deutschland zu Sicherung der Weiterführung auf deutschem Staatsgebiet?*
- b.) *Wenn ja, wann ist mit dem Abschluss eines Staatsvertrages zu rechnen?*
- c.) *Wenn nein, sind solche Verhandlungen geplant und bis wann werden sie begonnen, bzw. bis wann sollen sie abgeschlossen sein?*

Derzeit laufen die Verhandlungen mit den deutschen Projektpartnern auf Ebene der von EU-Achsenkoordinator Karel van Miert initiierten „Brenner Korridor Plattform“ sowie in der „Trilateralen Arbeitsgruppe Infrastruktur“ unter anderem unter Teilnahme von Vertreter/innen der für Verkehr zuständigen Ministerien und der für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Unternehmen aus Österreich, Deutschland und Italien. Entsprechend den Ergebnissen der laufenden Bedarfsplanprüfung auf deutschem Staatsgebiet wird die weitere Vorgangsweise zur allenfalls erforderlichen gemeinsamen Planung festgelegt.

Zu Frage 3:

- *Wird mit dem Bau des 2. Bauabschnitts auf österreichischem Gebiet auch dann begonnen, wenn (noch) kein Staatsvertrag zustande gekommen ist bzw. die Weiterführung auf deutschem Staatsgebiet (noch) offen ist?*

Von den österreichischen und deutschen Verhandlungspartnern in der „Brenner Korridor Plattform“ wird die kontinuierliche Überarbeitung der Kapazitätsanalyse vereinbart. Weiters wird ein Monitoring der Verkehrsprognosen regelmäßig durchgeführt. Auf Basis dieser Untersuchungen können Kapazitätsengpässe erkannt und entsprechende Ausbaumaßnahmen eingeleitet werden.

Zu Frage 4:

- *Sollte es zu keiner Weiterführung auf deutschem Staatsgebiet kommen, ist dann geplant, dass in Langkampfen oder in einem anderen Ort ein Verladeterminal gebaut wird?*

Die Errichtung von zusätzlichen Verladeterminals ist im Rahmen des Ausbaus des Unterinntals zur Viergleisigkeit nicht vorgesehen.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Da die BEG derzeit zunehmend auf oberirdische Trassenführungen drängt, stellt sich auch die Frage, ob das Budget für den 2. Abschnitt der Unterinntalbahn gekürzt wurde, oder ob es ursprünglich zu niedrig angesetzt worden ist?*
- *Wir ersuchen Sie um eine detaillierte Aufstellung der geplanten Finanzierung des 2. Bauabschnitts.*

Mit Beginn der Projektbearbeitung zwischen Kundl und der Staatsgrenze bei Kufstein wurde 2005 ein „Regionalforum“ eingerichtet, das die Vertreter/innen des Landes und der Gemeinden im Projektgebiet frühzeitig in den Planungsprozess einbindet. Damit ist ein offener Planungsprozess sichergestellt.

Bisher haben sechs Sitzungen des Regionalforums unter anderem unter Beteiligung der Gemeindevertreter/innen stattgefunden. In den ersten Sitzungen – vor Eintreffen der Untersuchungsergebnisse aus dem Projektraum – wurde in diesen Arbeitsforen gemeinsam ein Kriterienkatalog zur Gewichtung der Trassenvorschläge ausgearbeitet. Die so abgestimmte Methodik ermöglicht die nachvollziehbare Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten.

Folgende Kriterien wurden zur Beurteilung dem Regionalforum vorgelegt:

- Fachbereich Verkehr und Technik: Eisenbahntechnik – Infrastruktur, Betriebsführung im Regelbetrieb, Betriebsführung bei außergewöhnlichen Betriebszuständen, Bauausführung
- Fachbereich Raum und Umwelt: Raumentwicklung, Siedlungsraum, Raumnutzung, Landschaft und Erholung, Naturraum und Ökologie, Wasser, Sach- und Kulturgüter
- Fachbereich Kosten und Risiken: Kosten, Risiken

Auf Basis der vereinbarten Beurteilungskriterien hat das Regionalforum einvernehmlich im bisherigen Projektverlauf 13 von 17 Trassenvarianten ausgeschieden. Im weiteren Projektverlauf wird in den kommenden Monaten von den Teilnehmer/innen am „Regionalforum“ die „gesamthaft beste Trasse“ ausgewählt.

Eine detaillierte Kostenschätzung kann erst nach endgültiger Festlegung des Trassenverlaufs durchgeführt werden. Im Hinblick darauf, dass bislang im Rahmenplan lediglich die Planungstätigkeiten für den 2. Bauabschnitt enthalten waren, können derzeit auch keine Aussagen über die erforderlichen finanziellen Vorsorgen für den Bau des 2. Abschnittes der Unterinntalbahn und über allfällige Abweichungen gegenüber früheren Werten getroffen werden.

Zu Frage 7:

- *Inwieweit sind die Orte Kufstein, Wörgl und Kirchbichl bei den in Betracht kommenden Varianten betroffen? Wie ist der Stand der Verhandlungen (Trassenführung und deren Auswirkungen) bezogen auf diese Gemeindegebiete?*

Die Planung der Umfahrung des Hauptsiedlungsraumes der Stadt Kufstein erfolgt gegebenenfalls gemeinsam mit Deutschland nach Abschluss der derzeit laufenden Bedarfsplanprüfung. Trassenvarianten, die die Gemeindegebiete von Wörgl und Kirchbichl betreffen, wurden im Zuge des laufenden Trassenfindungsverfahrens ausgeschieden.