
3038/J XXIV. GP

Eingelangt am 18.09.2009

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Mag. Josef Auer und GenossInnen
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend „2. Bauabschnitt der Unterinntalbahn“ von Kundl bis zur deutschen Staatsgrenze

Der Beschluss für die Trassenführung des 2. Bauabschnittes der Unterinntalbahn war ursprünglich für Ende 2008 vorgesehen. Für die Anrainer entlang der Strecke ist es unabdingbar, dass die Trassenführung des 2. Bauabschnittes optimalen Lärmschutz garantieren muss. Aufgrund der Tatsache, dass es beim 1. Bauabschnitt zu Kostenüberschreitungen kommen wird, bestehen in der Bevölkerung Bedenken, ob nicht beim 2. Bauabschnitt auf Kosten des Lärmschutzes insgesamt gespart werden wird und also eine kostengünstigere, aber hinsichtlich Lärm schlechtere Trasse zur Auswahl kommt.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

Anfrage:

1. Für wie viele Züge (pro Tag) ist die Bestandsstrecke ab Kufstein bis Wörgl (bzw. Wörgl bis Kufstein) maximal ausgelegt? Die deutsche Bahn geht davon aus, dass die bestehende Bahnstrecke im deutschen Inntal derzeit mit 220 Zügen pro Tag zu 60 % ausgelastet ist. Wenn die Bestandsstrecke auf österreichischer Seite ebenfalls diese Kapazität (ca. 365 Züge pro Tag) erreicht, wird dann seitens der ÖBB trotzdem eine Neubaustrecke gebaut? Falls keine Neubaustrecke gebaut wird, ist dann seitens der ÖBB daran gedacht den Lärmschutz an der Bestandsstrecke zu verbessern?
2. Wie viele Züge verkehrten auf dieser Strecke (in beiden Richtungen) im Durchschnitt pro Tag in den Jahren 2004/2005/2006/2007/2008?
3. Wie viele Züge verkehrten auf dieser Strecke (in beiden Richtungen) an Spitzentagen in den Jahren 2004/2005/2006/2007/2008?
4. Welche Vorschläge von BürgerInnen und GemeindevertreterInnen wurden eingeholt, welche davon wurden in welcher Form in den weiteren Planungen eingearbeitet?
5. Wurde bereits eine Auswahltrasse gefunden, wie schaut sie im Detail aus? Wann wird sie der betroffenen Bevölkerung präsentiert?
Falls noch keine Trasse gefunden wurde: Bis wann ist das Trassenfindungsverfahren für den 2. Bauabschnitt der Unterinntalbahn (Kundl - Kufstein) abgeschlossen?

6. Ist der Ausbau der Unterinntal-Bahnstrecke von Kundl bis zur Staatsgrenze im derzeit gültigen österreichischen Generalverkehrsplan enthalten?
7. Sollte bereits die Entscheidung für eine Trasse gefallen sein, so ersuchen wir um Beantwortung folgender Frage: Wie viele km dieses Bauabschnittes befinden sich in Tunnels, wie viele in sonstigen „seitlich geschlossenen“ Abschnitten und wie viele km sind völlig offen?
8. Wo (bitte genaue Angabe) befinden sich die am höchsten mit Lärm belasteten besiedelten Gebiete in diesem Bauabschnitt und mit welcher dB-Belastung ist dort zu rechnen?
9. Bis wann ist mit einer genauen Kostenschätzung für den 2. Bauabschnitt zu rechnen bzw. wie hoch werden die Kosten dafür sein?
10. a.) Was ist mit „gesamthaft beste Trasse“ gemeint? -siehe Anfragebeantwortung 853/AB zu Anfrage 903/J, XXIV. GP, unter 5.) u. 6.)
b.) Wie werden die verschiedenen Interessen gewichtet und mit welchem Schlüssel wird dann die „gesamthaft beste Trasse“ ermittelt?
11. a.) Wie ist der Stand der laufenden Bedarfsplanprüfung auf deutschem Staatsgebiet (Anschluss an 2. Bauabschnitt)?
b.) Ist ein Ausbau der Bahnstrecke im bayrischen Inntal im deutschen Generalverkehrsplan enthalten? Wenn ja, wie sehen die Planungen dazu aus?
12. Offenbar verwirklicht bzw. plant die Deutsche Bahn in Zusammenarbeit mit den Schweizer Bundesbahnen Bahnprojekte zwischen Bayern bzw. Baden-Württemberg und der Schweizer Grenze. Dadurch könnten Schienen-Verkehrsströme von der Brennerachse weggeleitet und zum derzeit im Ausbau befindlichen Gotthardtunnel umgeleitet werden.
a.) Welche Schienenprojekte sind derzeit von Deutschland Richtung Schweiz in Planung bzw. in Bau?
b.) Geht das BMVIT davon aus, dass diese neuen Bahnstrecken zu einer Umleitung bzw. Verringerung des Zugverkehrs auf der Brennerachse führen?
Wenn ja, in welchem Umfang könnte sich der Zugverkehr über den Brenner verringern?
c.) Könnte ein Ausbau der Unterinntalstrecke zwischen Kundl und der deutschen Staatsgrenze dadurch obsolet werden?
13. Wer waren bzw. sind die Mitglieder des „Regionalforums“?
14. Gibt es aufgrund der laufenden Bedarfsplanprüfung auf deutschem Staatsgebiet bereits Festlegungen für die weitere gemeinsame (Deutschland - Österreich) Planung?
15. Was sind die bisherigen Ergebnisse der Kapazitätsanalyse (Brenner-Korridor-Plattform) und welche Schlüsse werden daraus für die Ausbaumaßnahmen gezogen?
16. Die ÖBB haben für den bereits in Bau befindlichen Teil der Unterinntaltrasse von Baumkirchen bis Kundl um eine Erhöhung der Zugfrequenz sowie um eine Erhöhung der höchst zulässigen Geschwindigkeit auf 220 km/h angesucht.
Planen die ÖBB, auch für den 2. Bauabschnitt von Kundl bis zur deutschen Staatsgrenze um eine höhere Frequenz (welche?) und eine höhere Geschwindigkeit (wie hoch?) anzusuchen?