
3039/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 „Unterinntalbahn Wörgl - Innsbruck“.

Die neue Unterinntalbahn ist Teil der TEN-Achse Berlin - Palermo. Die nördliche Zulaufstrecke zum geplanten Brenner-Basistunnel gliedert sich in 2 Bauabschnitte, wobei sich der erste Bauabschnitt von Radfeld/Kundl bis Baumkirchen bereits in Bau befindet. Einerseits bringt der Ausbau eine von der Bevölkerung gewollte Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, andererseits hat eine weitere Zugtrasse natürlich auch Beeinträchtigungen für verschiedene Bevölkerungsteile zur Folge. Umgekehrt eröffnet aber der Ausbau die Möglichkeit eines Taktverkehrs (im Personennahverkehr) zwischen dem Tiroler Unterland und Innsbruck.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

Anfrage:

1. Für wie viele Züge (pro Tag) ist die Bestandsstrecke ab Wörgl Richtung Innsbruck bis Baumkirchen (bzw. Baumkirchen bis Wörgl) ausgelegt?
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. Mit welcher Zugfrequenz (aufgeteilt auf Neubaustrecke und Bestandsstrecke) rechnen die ÖBB in den nächsten Jahren auf dieser Strecke (in beiden Richtungen)? Ist mit einer Erhöhung der Zugfrequenz (welcher Wert?) auf der Neubaustrecke zu rechnen, da die ÖBB kürzlich darum angesucht haben?
5. Gibt es bereits Planungen für einen Taktverkehr (Personennahverkehr) zwischen Wörgl und Innsbruck für die Zeit nach der Fertigstellung des 1. Bauabschnittes? Wie soll dieser aussehen?

6. Gibt es bereits Planungen für eine weitere Verbesserung des Fahrplanes (Personenverkehr) für die Strecke Brixental - Wörgl für die Zeit nach der Fertigstellung des 1. Bauabschnittes?
Wenn ja, in welcher Form?
7. Wird der geplante Fertigstellungstermin des 1. Bauabschnittes eingehalten werden bzw. bis wann wird dieser Bauabschnitt fertig gestellt sein?
8. Bis wann ist mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke auf diesem Abschnitt zu rechnen?
9. Wie lange wird es nach der Fertigstellung dauern, bis die Sehotterhalden in Radfeld entfernt und die Wiesen wieder begrünt sind?
10. Wie viele km dieses Bauabschnittes befinden sich in Tunnels, wie viele in sonstigen „seitlich geschlossenen“ Abschnitten und wie viele km sind völlig offen?
11. Wo (bitte genaue Angabe) befinden sich die am höchsten mit Lärm belasteten besiedelten Gebiete entlang des 1. Bauabschnittes und mit welcher dB-Belastung ist dort zu rechnen?
12. Wie stellt sich der Stand der Entwicklung der Baukosten für den 1. Bauabschnitt der Unterinntalbahn dar? Die Aufstellung soll folgende Punkte enthalten: die ursprünglich veranschlagten Kosten; alle in weiterer Folge korrigierten Kostenschätzungen; die derzeitige Kostenprognose; eine Aufschlüsselung der Kostensteigerungen nach Kostenstellen bzw. -gruppen, sodass die Ursachen der Kostensteigerungen nach Sachgebieten deutlich erkennbar werden.