

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0013-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 5. Mai 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi und FreundInnen haben am 6. März 2013 unter der **Nr. 4098/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausbau der Bahn-Infrastruktur westlich von Innsbruck gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Wie sehen die Ausbauperspektiven für die Bahnstrecke von Innsbruck westwärts bis Bludenz derzeit a) generell, b) speziell für die einspurigen Abschnitte aus?*
- *Wie sehen die Ausbauperspektiven für den Arlbergabschnitt selbst derzeit aus?*
- *Welche Änderungen im Sinne einer Modernisierung der Infrastruktur zwischen Innsbruck und Bludenz sehen Sie konkret a) für den Rahmenplan 2015-2020, b) für den Rahmenplan 2016-2021 vor? Bitte um Untergliederung nach Investitions- und Instandhaltungs-Maßnahmen.*

Im geltenden Rahmenplan 2014-2019 sind Infrastrukturmaßnahmen zur Attraktivierung der Bahn im Bundesland Vorarlberg von rund € 468 Mio. enthalten. In jüngster Zeit erfolgte in Ergänzung zu

den kontinuierlichen Instandhaltungsmaßnahmen und Modernisierungen von Bahnhöfen auch eine umfassende Modernisierung der Arlbergstrecke Ötztal-Bludenz.

Weitere Maßnahmensetzungen zur Attraktivierung der Arlbergstrecke und damit u.a. auch zur Verkürzung der Fahrzeiten westwärts von Innsbruck bis Bludenz sind in ihrer Gesamtwirkung und in Verbindung mit anschließenden Streckenbereichen zu sehen. So werden im Zuge der gemeinsamen Planungsarbeiten zwischen ÖBB und DB für den weiteren Ausbau der Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel im deutschen Inntal auch Maßnahmen zur Fahrzeitreduzierung zwischen Salzburg und westlich von Innsbruck untersucht.

Die Umsetzung weiterer Planungs- und Baumaßnahmen ist in Abhängigkeit der jeweiligen behördlichen Genehmigungen sowie der Verfügbarkeit finanzieller Mittel zu sehen. Als Finanzierungsfahrplan liegt den Maßnahmen der jährlich zu evaluierende Rahmenplan zugrunde.

Zu Frage 4:

- *Welche konkreten Maßnahmen zum Schutz vor Elementarereignissen und zur Erhöhung der Wintersicherheit sind auf der Arlbergstrecke geplant und wie sieht der Zeitplan der Umsetzung aus?*

Zur Gewährleistung des sicheren Betriebes, insbesondere zum Schutz vor Steinschlag bzw. Lawinen, werden auf der Arlbergstrecke die Lawinenschutz- und Steinschlagverbauungen kontinuierlich überprüft und erforderlichenfalls erneuert bzw. erweitert.

Zu Frage 5:

- *Wann ist der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid für den fertig geplanten zweigleisigen Ausbau Bludenz-Braz abgelaufen?*

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 5.12.2006 wurde für den Abschnitt Braz – Bludenz der ÖBB-Strecke Innsbruck – Bludenz im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus der Arlbergstrecke unter Festsetzung einer Bauausführungsfrist bis 5.12.2013 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt. Diese war in der Folge mit Bescheid vom 30.7.2014 gemäß § 31g EisbG für erloschen zu erklären.

Zu Frage 6:

- *Wann ist der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid für den fertig geplanten zweigleisigen Ausbau Roppen-Ötztal abgelaufen?*

Mit dem (im Rahmen des delegierten Verfahrens ergangenen) Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 4.6.1996 wurde u.a. für den Bauabschnitt Ötztal – Roppen im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus des Streckenabschnittes Ötztal – Landeck unter Festsetzung einer Bauausführungsfrist bis 4.6.2003 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt und über einen entsprechenden Antrag mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 30.12.2004 bis 4.6.2008 verlängert. Diese war in der Folge mit Bescheid vom 9.4.2009 gemäß § 31g EisbG für erloschen zu erklären.

Zu den Fragen 7 bis 10:

- *Wurden bei einem dieser Projekte die bereits abgelösten Grundstücke wieder rückübereignet?*
- *Warum wurde der Ausbau Bludenz-Braz/ „Klosterbogen“ aufgegeben und ersatzlos aus dem Rahmenplan gestrichen?*
- *Welche Möglichkeiten sehen Sie zur erneuten Untersuchung a) einer gegebenenfalls optimierten/ redimensionierten Variante des zweigleisigen Ausbaus Bludenz- Braz/ „Klosterbogen“, b) sonstiger geringfügiger bzw. bestandsnaher Trassenkorrekturen zwischen Bludenz und Arlberg?*
- *Welche Möglichkeiten zur Realisierung der in Frage 9 angesprochenen Infrastrukturprojekte sehen Sie?*

Bereits eingelöste Grundflächen wurden an die vorherigen Grundeigentümer zurückgegeben. Der Ausbau Bludenz-Braz „Klosterbogen“ wurde aus gesamtwirtschaftlicher Sicht nicht in den derzeit geltenden Rahmenplan aufgenommen.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Welche Schritte zur Klärung der zumindest für eine erhöhte Fahrplanstabilität wichtigen Frage, ob und wenn ja wann die zulässige Geschwindigkeit Vmax im Arlbergunnel von 100 auf 120 km/h angehoben werden kann, a) sind wann konkret erfolgt, b) werden wann konkret erfolgen?*
- *Sind dafür infrastrukturelle Maßnahmen nötig, wenn ja welche?*

Derzeit sind bei den ÖBB die Untersuchungen im Gange, ob und welche fahrplanrelevanten Vorteile aufgrund einer Anhebung der Vmax 100 km/h im Arlbergunnel erzielbar wären bzw.

welche etwaigen Maßnahmen damit verbunden wären. Die Ergebnisse aus den Versuchsfahrten werden Ende 2015 vorliegen.

Zu Frage 13:

- *Womit konkret ist erklärlich, dass von der grundsätzlichen zur abschließenden ÖBB-konzerninternen Klärung dieser Frage nach bisherigen Aussagen in Lenkungsausschüssen u.dgl. bis zu zwei Jahre (!) oder mehr nötig sein sollen?*

Zur Einarbeitung aktueller Anforderungen bei der Gewährleistung des verantwortungsvollen wirtschaftlichen Einsatzes der verfügbaren Mittel sind umfassende Untersuchungen und Abstimmungen erforderlich.

Zu Frage 14:

- *Wie stehen Sie zu einer Fortschreibung des Rheintalkonzepts und zur zügigen Aufnahme der entsprechenden Infrastruktur-Maßnahmen (z.B.: Haltestellen Klaus, Wolfurt, Bregenz-Hafen, Altach, Gisingen, Altenstadt, Optimierung Einbindung Anschlussbahnen) in den Rahmenplan?*

Eine Fortschreibung des bestehenden Rheintalkonzeptes ist derzeit in Evaluierung. Einzelne Infrastrukturmaßnahmen, wie etwa die Bahnsteigverlängerung in den Bahnhöfen Bregenz-Hafen und Altach sowie die Modernisierung der Haltestellen Gisingen und Altenstadt, werden aktuell überprüft. Die Optimierung der Einbindung der Anschlussbahn Stöcken ist in Umsetzung.

Zu Frage 15:

- *Bei der Umsetzung einer Reihe von Bahn-Infrastrukturprojekten in Vorarlberg gab es gegenüber den vertraglich vereinbarten Fertigstellungsdaten beträchtliche Verzögerungen, bei Bahnhofsumbauten z.B.: von mehreren Jahren. Vom vertraglich vereinbarten Planungsbeginn bis zur Fertigstellung einzelner Bahnhofsumbauten dauert es so bis zu 10 Jahre und doppelt so lang wie vereinbart. Wie kommt es zu diesen extremen Realisierungsdauern und welche Verbesserungsmöglichkeiten sehen Sie, um ein Schritthalten von Infrastrukturmaßnahmen mit der Nachfrageentwicklung sicherzustellen?*

Eine umfassende Terminplanung und die Einhaltung der Fertigstellungstermine zählen zu den zentralen Grundlagen der Projektumsetzung der ÖBB. Auswirkungen auf den jeweiligen

Terminplan durch veränderliche, nicht beeinflussbare Rahmenbedingungen bzw. Anforderungen, welche in ihrer Gesamtheit nicht schon zum Zeitpunkt der ursprünglichen Terminplanung bekannt oder erwartbar sind, können im Rahmen einer umfassenden Projektumsetzung nicht zur Gänze ausgeschlossen werden. Entsprechende begleitende Controlling-Systeme dienen u.a. auch der Einhaltung der Terminplanungen.

In den letzten Jahren wurden im Rheintal mehrere Bahnhöfe wie Feldkirch, Hohenems und Dornbirn sowie die Haltestellen Hatlerdorf, Dornbirn-Schoren, Riedenburg und Lauterach stufenweise erneuert bzw. ausgebaut. Ferner wurde auf der Strecke St.Margrethen-Lauterach die Rheinbrücke inkl. anschließender Streckenabschnitte neu errichtet.

Zu Frage 16:

- *In welcher Weise wurde bzw. wird noch konkret sichergestellt, dass die in ÖPNRV-nachfragestarken Regionen möglicherweise ab 2018 oder 2019 erfolgende Führung von längeren Triebwagen-Garnituren (Desiro ML-vierteilig: Länge 101 m) in der Prioritätensetzung bei den Bahn-Infrastrukturinvestitionen Berücksichtigung findet, also die Infrastruktur (Bahnsteiglängen) rechtzeitig zum neu einzusetzenden Rollmaterial passt?*

Es werden entsprechende Maßnahmen überprüft und gemäß der Umsetzbarkeit rechtzeitig realisiert. Dazu zählt die Bahnsteigverlängerung in den Bahnhöfen Bregenz-Hafen und Altach.

Zu Frage 17:

- *Welche Maßnahmen werden zur langfristigen Trassensicherung für künftige Infrastrukturausbauten getroffen? Werden seitens der ÖBB Flächen veräußert, die möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt für Infrastrukturausbauten benötigt werden?*


Es werden keine ÖBB-Flächen verkauft, die für einen bereits bekannten späteren Ausbau der Infrastruktur benötigt werden.

Zu Frage 18:

- Welche Beschleunigungsmaßnahmen gegenüber dem derzeitigen Fahrplan sind westlich von Innsbruck im Hinblick auf den Integrierten Taktverkehr a) bis zur nächsten Stufe, b) bis zu dessen geplanter vollständiger Umsetzung 2025 vorgesehen?

Die Voraussetzungen für den Integrierten Taktfahrplan 2025 westwärts von Innsbruck sind in Ausarbeitung bzw. bereits gegeben.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-05-06T09:37:58+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	nhdvQG/xxHUfS6BFJBO/1jqSc6S1q1I4dPDO8vwNPCtziifv3LaEPxiSMaKGDGE8Mycjk1gp8PhlFHBDkCLf29m5K3pCjvDLJVxAVU7+KJkl+4XWLNp0478RZQ2LnARlpp0Tq21sLKTuoFO5YycCntjxr3W/vTD6CrApuPtre4d0U/j9nOGQNo7XA+pvJd4rD8BhRKEmfJz2vfBCDQBrIEf9JMhgsCFMKWqmkeboevOVrcyB7rtG5AL4SOmVyyY5SveBpC/q/3fK6jvMp4aqS1pJbMQXkoP+G9Uz1DXPzKtwUuntiDDrTsQeMp7w/uvTL5Y2B2482EUD/Cs2ypAA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	