



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0019-I/PR3/2016  
DVR:0000175

Wien, am 27. Juni 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Schimanek und weitere Abgeordnete haben am 27. April 2016 unter der **Nr. 9100/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Fertigstellung Unterinntaltrasse gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich - nach Einholung von Informationen der ÖBB – wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2, 4, 6 und 7:

- *Wie weit sind die Planungen zur Unterinntaltrasse abgeschlossen?*
- *Durch welche Gemeinden des Bezirkes Kufstein wird die Unterinntalstrecke führen und wurden die Verhandlungen mit den betroffenen Gemeinden bereits abgeschlossen?*
- *Wurden die Verhandlungen mit den in Frage 3 betroffenen Gemeinden bereits abgeschlossen?*
- *Wo wird die neue Unterinntalstrecke die Grenze nach Bayern passieren?*
- *Wie weit sind die Planungen der Strecke auf deutschem Staatsgebiet fortgeschritten?*

Der „Brenner-Nordzulauf“ gliedert sich auf österreichischem Territorium in drei Abschnitte:

- Abschnitt 1: Kundl/Radfeld – Baumkirchen
- Abschnitt 2: Schafteu – Knoten Radfeld

- Abschnitt 3: Staatsgrenze – Kufstein – Schafteu (umfasst den österreichischen Teil des gemeinsamen grenzüberschreitenden Planungsraums)

Der Abschnitt 1 ist seit Dezember 2012 in Betrieb.

Zu Abschnitt 2:

Das Trassenauswahlverfahren wurde 2009 abgeschlossen. Die Gemeinden wurden bis 2009 über das Regionalforum in den Planungsprozess für die Trassenauswahl eingebunden. Der Start für die Planung der UVP-Grundsatzgenehmigung erfolgt 2016 (Ausschreibung der dafür notwendigen Dienstleistungen), der operative Planungsprozess beginnt 2017. Ziel der ÖBB ist es, die Umweltverträglichkeitserklärung zur Grundsatzgenehmigung im Jahr 2018 bei der zuständigen Behörde einzureichen.

Im gegenständlichen Abschnitt sind die Standortgemeinden Langkampfen, Angath, Angerberg Breitenbach und Kundl betroffen. Die Bevölkerung der Region wird im Sinne eines offenen Planungsprozesses über das Regionalforum und Abstimmungen auf Gemeindeebene entsprechend eingebunden.

Zu Abschnitt 3:

Bezüglich der koordinierten Planungen zum Ausbau der Verbindung München – Rosenheim – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld – Innsbruck wurde am 15. Juni 2012 eine Vereinbarung zwischen dem bmvit und dem deutschen Verkehrsministerium abgeschlossen. Auf Basis dieser Vereinbarung haben die DB Netz AG und die ÖBB-Infrastruktur AG die Durchführung des Trassenauswahlverfahrens in einem gemeinsamen Planungsraum gestartet. Dieser gemeinsame Planungsraum umfasst 13 Gemeinden auf österreichischem und deutschem Bundesgebiet. Im Bezirk Kufstein sind die Gemeinden Erl, Ebbs, Niederndorf, Langkampfen sowie die Stadt Kufstein durch die Teilnahme in den Gemeindeforen aktiv in den Trassenauswahlprozess eingebunden. Das Land Tirol sowie die gewählten Mandatäre des Nationalrats und des Landtages sind im regionalen Projektbeirat vertreten.

Mit einem Abschluss des Trassenauswahlprozesses – Bekanntgabe einer Vorschlagstrasse zwischen der Verknüpfung deutsches Inntal (voraussichtlich südlich von Rosenheim) und der

Verknüpfung Schafteu – ist 2018 zu rechnen. Die Unterlagen sind unter [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) abrufbar.

Zu Frage 3:

- *Wie verläuft die unterirdische Strecke durch den Angerberg und wo tritt die Strecke wieder an die Oberfläche?*

Der Verlauf der Trasse für den Bereich zwischen der Verknüpfungsstelle Schafteu (Gemeinde Langkampfen) und dem Knoten Radfeld erstreckt sich gemäß Trassenauswahlverfahren westlich von Langkampfen auf der nördlichen Seite des Inns und der Inntalautobahn und nähert sich in weiterer Folge an die Inntalautobahn an. Nach einem gebündelten Verlauf der Eisenbahnstrecke mit der Autobahn quert die Trasse nach der Autobahnraststation Angath im Tunnel den Inn, die Inntalautobahn sowie den Bahnhof Kundl und mündet in der Verknüpfungsstelle Kundl/Radfeld (Knoten Radfeld) in die bereits in Betrieb befindliche Strecke.

Im Bereich des Angerbergs verläuft die Strecke unterirdisch von der Autobahnraststation Angath bis zur Autobahnauffahrt Wörgl-West und durchquert diesen an der südlichen Bergflanke hin zum Inn. Westlich daran anschließend verläuft die Trasse in Tunnellage weiter bis zur Verknüpfungsstelle Knoten Radfeld. Östlich anschließend wird die Trasse (nach dem Ortsteil Fürth) abwechselnd in freier Strecke, in Wannen- und Tunnelbauwerken bis zur Verknüpfungsstelle Schafteu geführt.

Zu Frage 5:

- *Wo verläuft der Anschluss der neuen Unterinntaltrasse an das bestehende Schienensystem und wurden die Verhandlungen mit der betroffenen Gemeinde bereits abgeschlossen?*

Der Anschluss an das bestehende Schienensystem des Abschnittes 2 erfolgt in Schafteu bzw. im Knoten Radfeld. Bezüglich der Einbindung der Gemeinden wird auf die Beantwortung im ersten Themenblock verwiesen.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Wie hoch belaufen sich die bisherigen Kosten der Unterinntaltrasse?*

- *Wie viel Geld ist seitens des BMVIT noch für die Vollendung des Projektes budgetiert?*

Die bisherigen Planungs- und Baukosten für die Unterinntaltrasse (Abschnitt 1) belaufen sich auf rd. € 2,22 Mrd.

Für die Abschnitte 2 und 3 sind gemäß aktuellem Rahmenplan 2016-2021 rd. € 50 Mio. bereitgestellt (ab PB 01.01.2015 vorausvalorisiert). Darin sind die Leistungen für die Trassenauswahl (Abschnitt 3) sowie die Trassensicherung, die UVP-Grundsatzgenehmigung und die strategische Grundeinlöse enthalten (Abschnitte 2 und 3).

Die Kosten für die weiterführende Detailgenehmigung (UVP, Eisenbahnrecht, Materienrechte, etc.), den Bau und die gesamtheitliche Grundeinlöse sind damit nicht abgedeckt. Die Budgetierung dieser Kosten erfolgt erst nach Abschluss der zuvor beschriebenen Planungsschritte.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Wird das Bauprojekt mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft koordiniert, damit es keine Überschneidungen mit dem, sich ebenfalls in Planung befindlichen, Hochwasserschutz für das Unterinntal gibt?*
- *Wie sieht diese Zusammenarbeit mit dem BMLFUW konkret aus?*

Das derzeit in Planung befindliche Hochwasserschutzprojekt für das Unterinntal ist den zuständigen Projektanten der ÖBB-Infrastruktur AG bekannt und wird im Planungsprozess entsprechend berücksichtigt werden. Im Zuge der operativen Planung, insbesondere für den 2. Abschnitt, erfolgen ab 2017 die hierfür notwendigen Abstimmungen.

Mag. Jörg Leichtfried

