

Anfrage

der Abgeordneten Georg Willi, Dr. Harald Walser, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Ausbau der Bahn-Infrastruktur westlich von Innsbruck

Die Strecke Innsbruck-Vorarlberg führt immer noch über weite Strecken – und mehr als 60 km eingleisig! – über die 120 Jahre alte ursprüngliche Trasse der Arlbergbahn, die den Anforderungen an eine auch nur halbwegs zeitgemäße Eisenbahn schon seit langem nicht mehr entspricht. Das gilt nicht nur für die eingleisigen Rampenstrecken zwischen Bludenz und Landeck, sondern auch für die anschließende Talstrecke bis Ötztal. Die Züge verkehren auf einer Trasse aus dem vor-vorigen Jahrhundert, die in engen Kurvenradien durch topografisch schwieriges Gelände führt und extremen Witterungseinflüssen ausgesetzt ist. Elementarereignisse, Lawinengefahr und Instandhaltungserfordernisse führen jedes Jahr mehrfach zu Streckenunterbrechungen. Da die Arlbergstrecke nur sehr großräumig umfahren werden kann, sind die Auswirkungen solcher Unterbrechungen gravierend, vor allem auch für den Güterverkehr.

Bei Fahrten zwischen Vorarlberg und Innsbruck entfällt mehr als die Hälfte der Reisezeit auf „Langsam-Fahrstrecken“, der Eurocity fährt mit 70, 80 km/h und zum Teil noch langsamer. Nachstehender Fahrzeitvergleich der schnellsten Züge zeigt, dass in den letzten 25 Jahren keinerlei Verbesserungen erzielt werden konnten:

Fahrplan 1989/90, „Symphoniker“: 2 Stunden 20 Minuten;

fünfundzwanzig Jahre später, Fahrplan 2015, Railjet 863: 2 Stunden 23 Minuten.

Laut Zielnetz 2025+ soll der Verkehr von Salzburg nach Westen auch mittel- bis längerfristig nicht oder fast nicht schneller werden. Obwohl dringender Nachholbedarf bestünde, sind keine Maßnahmen geplant, die auf diesen Strecken die Fahrzeit wirksam verkürzen könnten. Im Gegensatz zu den sehr hohen Investitionen in die Schienen-Infrastruktur in anderen Teilen des Bundesgebiets, insbesondere im Zusammenhang mit den Mega-Tunnelprojekten, sind für den Ausbau ab Innsbruck westwärts bis etwa Feldkirch derzeit keine größeren Ausbaumaßnahmen fixiert, obwohl selbst für den kompletten zweigleisigen Ausbau Bludenz-Klösterle nur ein Bruchteil der Kosten jedes einzelnen Mega-Tunnelprojekts aufzuwenden wäre. Alle Möglichkeiten zur Erzielung von Fahrzeitgewinnen bzw. für mehr Fahrplanstabilität sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit gegen extreme Witterungseinflüsse harren derzeit unerledigt ihrer Prüfung und Realisierung.

Für den Ausbau von Teilabschnitten der Arlbergbahn gab es fertige und sogar eisenbahnrechtlich bewilligte Projekte (Bludenz – Braz und Roppen – Ötztal), die Realisierung der auch in früheren Rahmenplänen enthaltenen Maßnahmen wurde jedoch immer wieder abgesagt. Da kein Verlängerungsantrag mehr seitens der ÖBB gestellt wurde, ist beispielsweise der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid für den zweigleisigen Ausbau Braz – Bludenz abgelaufen. Damit besteht nun das Risiko, dass die für eine spätere Realisierung erforderlichen Flächen durch Bebauung langfristig verloren gehen.

Die ÖBB haben auch Möglichkeiten untersucht, die Wintersicherheit durch kleinere Baumaßnahmen, wie die Erweiterung bestehender Lawingalerien zu verbessern. Die Kosten eines solchen Maßnahmenpaktes sollen angeblich bei 90 bis 150 Mio. EUR liegen. Die weiteren Überlegungen zur Umsetzung sind nicht bekannt.

Selbst kurzfristig umsetzbare Verbesserungsmaßnahmen (zB Vmax-Anhebung im Arlbergtunnel) ohne oder ohne nennenswerten Infrastruktur-Aufwand sind mit unerklärlich großzügigen Termin-„Plänen“ hinterlegt.

Für die vollwertige, zeitgemäße Anbindung des Tiroler Oberlandes und Vorarlbergs im Schienen-Personen- und Güterverkehr, mit entsprechenden Geschwindigkeiten und Fahrplanstabilitäten, müssen von Innsbruck westwärts auch die Ausbauperspektiven bei der Infrastruktur „wiederbelebt“ werden. Gemeinsame Bemühungen von Ländern, ÖBB und Bund um mehr und besseres sowie dichter vertaktetes Angebot dürfen nicht durch die extrem engen Grenzen des im infrastrukturellen Bestand Machbaren gehemmt werden.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Wie sehen die Ausbauperspektiven für die Bahnstrecke von Innsbruck westwärts bis Bludenz derzeit a) generell, b) speziell für die einspurigen Abschnitte aus?
- 2) Wie sehen die Ausbauperspektiven für den Arlbergabschnitt selbst derzeit aus?
- 3) 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.
- 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?
- 5) Wann ist der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid für den fertig geplanten zweigleisigen Ausbau Bludenz-Braz abgelaufen?
- 6) Wann ist der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid für den fertig geplanten zweigleisigen Ausbau Roppen-Ötztal abgelaufen?
- 7) Wurden bei einem dieser Projekte die bereits abgelösten Grundstücke wieder rückübereignet?
- 8) Warum wurde der Ausbau Bludenz-Braz/„Klosterbogen“ aufgegeben und ersatzlos aus dem Rahmenplan gestrichen?
- 9) 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?

- 10) Welche Möglichkeiten zur Realisierung der in Frage 9 angesprochenen Infrastrukturprojekte sehen Sie?
- 11) Welche Schritte zur Klärung der zumindest für eine erhöhte Fahrplanstabilität wichtigen Frage, ob und wenn ja wann die zulässige Geschwindigkeit V_{max} im Arlbergtunnel von 100 auf 120 km/h angehoben werden kann, a) sind wann konkret erfolgt, b) werden wann konkret erfolgen?
- 12) Sind dafür infrastrukturelle Maßnahmen nötig, wenn ja welche?
- 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?
- 14) Wie stehen Sie zu einer Fortschreibung des Rheintalkonzepts und zur zügigen Aufnahme der entsprechenden Infrastruktur-Maßnahmen (zB Haltestellen Klaus, Wolfurt, Bregenz-Hafen, Altach, Gisingen, Altenstadt, Optimierung Einbindung Anschlussbahnen) in den Rahmenplan?
- 15) Bei der Umsetzung einer Reihe von Bahn-Infrastrukturprojekten in Vorarlberg gab es gegenüber den vertraglich vereinbarten Fertigstellungsdaten beträchtliche Verzögerungen, bei Bahnhofsumbauten zB 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?
- 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?
- 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?
- 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?