

Bericht an den Nationalrat

Die Erweiterung des Hochleistungsstreckennetzes

1. Das Hochleistungsnetz der Bahn

Die Bundesregierung hat in bisher drei Hochleistungsstreckenverordnungen (BGBl 370/89, BGBl 675/89 und BGBl 83/94) gem. § 1 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes folgende Strecken zu Hochleistungsstrecken verordnet:

- Staatsgrenze bei Nickelsdorf - Raum Wien - St. Pölten - Att-
nang/Puchheim - Staatsgrenze bei Salzburg - Wörgl;
Staatsgrenze bei Kittsee - Parndorf
- Staatsgrenze bei Kufstein - Innsbruck - Staatsgrenze am Brenner; Vol-
ders/Baumkirchen - Gärberbach (Umfahrung Innsbruck)
- Innsbruck - Landeck - Bludenz - Staatsgrenze bei Feldkirch
- Salzburg - Schwarzach/St. Veit - Villach - Staatsgrenze bei Rosenbach
- Passau - Wels; Marchtrenk - Traun; Linz - Selzthal; Bischofshofen -
St. Michael; Bruck a.d. Mur - Graz (einschließlich Güterterminal) - Staats-
grenze bei Spielfeld-Straß
- Staatsgrenze bei Bernhardsthal - Wien - Pottendorf - Wiener Neustadt;
Raum Wien - Baden - Gloggnitz - Mürzzuschlag - Bruck a.d. Mur -
St. Michael - Klagenfurt - Villach - Staatsgrenze bei Thörl-Maglern
- Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - Staatsgrenze
Österreich/Italien

Wie im mündlichen vorgelegten Vortrag an den Ministerrat vom 16.11.1996 betreffend des österreichischen Eisenbahnnetzes im internationalen Zusammenhang bereits berichtet wurde, fügt sich das verordnete HL-Netz im wesentlichen in alle internationalen Verpflichtungen und Ausbauüberlegungen (TEN; TER, AGC, AGTC EU-Beitrittsvertrag und sonstige internationale Übereinkommen insbesondere mit der BRD, Italien, Ungarn und Slowakei) ein.

Zusätzlich wären folgende Strecken bzw. Streckenabschnitte in Übereinstimmung mit dem Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) im Sinne des § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes zu Hochleistungsstrecken zu erklären:

- Raum Graz - Staatsgrenze bei Mogersdorf
- Neumarkt/Kallham - Staatsgrenze bei Braunau am Inn
- Linz - Staatsgrenze bei Summerau
- Raum Tulln - Staatsgrenze bei Gmünd

2. Bisherige Planungs- und Bauübertragungen

In sechs Übertragungsverordnungen an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG), in drei Übertragungsverordnungen an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und in einer Planungsübertragungsverordnung an die Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) wurde

unter anderem der BAU

- der Projekte des Wiener Vertrages sowie der Nahverkehrsverträge mit den Bundesländern,
- vieler Teilabschnitte der Westbahn (die teilweise bereits dem Verkehr übergeben wurden),
- einiger Teilabschnitte der Südbahn (wie zB den Galgenbergtunnel, St. Veit - Klagenfurt),
- der bereits fertiggestellten Schleife Traun - Marchtrenk (Verbindung Westbahn Pyhmbahn), der Verbindung Westbahn - Südbahn/Donauländebahn, der bereits fertiggestellten Umfahrung Innsbruck,
- des Terminals Inzersdorf, der vertraglich vereinbarten Park&Ride-Anlagen und Lärmschutzanlagen;
- einer Vielzahl von Bahnhöfen und Sicherheitsmaßnahmen und

unter anderem die PLANUNG

- des Streckenabschnittes Raum Wien - St. Pölten,
- des möglichst viergleisigen Ausbaus der Westbahn zwischen St. Pölten und Wels,
- des Streckenabschnittes Attnang-Puchheim - Salzburg,
- des Unterinntales, der Planungsvorbereitung Staatsgrenze bei Kufstein - Raum Innsbruck
- der Koralmbahn,
- der Arlbergbahn,
- der S7, der S45,
- von Teilabschnitten der Strecken nach dem Süden (Südbahn, Tauernbahn, Pyhrnachse, Graz - Spielfeld)
- zahlreicher Bahnhöfe, Lärmschutzanlagen und Sicherungsanlagen

bereits per Verordnung übertragen.

Die ab 1997 noch zu tätigen Investitionen für dieses bereits verordnete

Programm betragen 74 Mrd S auf Preisbasis 1.1.1997.

3. Finanzierung

Gemäß **Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesetz SCHIG 1996 §6 (2)** vom 30.4.1996 können von der zur Finanzierung der Schieneinfrastrukturinvestitionen geschaffenen SCHIG mbH neben den Kosten für die Finanzierung bis zu **60 Mrd S** der Investitionstätigkeit selbst als Forderung an den Bund ausgewiesen werden. (Das sind 1997 85 % der Investitionen und ab 1998 60 % der Investitionen; der Rest ist über Benutzungsentgelte zu verdienen).

Mit dem **Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997** wurde **keine weitere Finanzierung für den Schienenausbau geschaffen** sondern lediglich der bereits ausgenützte (für Zahlungen verwendete oder für bereits getätigte Bestellungen gebundene) ASFINAG-Rahmen für die Schiene (23 Mrd S) sowie die sich daraus ergebenden Forderungen und Verbindlichkeiten von der ASFINAG an die SCHIG mbH übergeben. (Es ist ergänzend darauf hinzuweisen, daß der ASFINAG-Rahmen nur einen Bruchteil der in den ASFINAG-Novellen genannten Projekte finanziell bedeckt hat, da er lediglich für eine Anfinanzierung nicht aber für eine Ausfinanzierung geschaffen war.)

Die **Ausnutzung** des im ersten Absatz genannten Bundesrahmens von 60 Mrd S durch den Bundesanteil (85 % 1997 bzw. 60 % ab 1998) der valorisierten Investitionen des vorigen Abschnittes (74 Mrd S auf Preisbasis 1.1.1997) ist **zu 53 Mrd S** gegeben, sodaß **ein noch möglicher offener Rahmen für weitere Übertragungsverordnungen von 7 Mrd S** besteht (wobei die valorisierten Investitionen damit abgedeckt werden müssen).

Die Rechnung dazu: ca. 74 Mrd S auf Preisbasis 1.1.1997 (siehe Vorseite)
sind ca. 85 Mrd S valorisiert.
85 % des Anteiles des Jahres 1997 und 60 % der Anteile ab 1998 ergeben:
ca. 53 Mrd S Ausnutzung des Bundesrahmens (60 Mrd S).
Rest daher 7 Mrd S.

4. Weiterer Übertragungsbedarf

Als weiterer Übertragungsbedarf ergibt sich auf Preisbasis 1.1.1997

- an der **Donauachse** insbesondere der Bau der bereits in Planung befindlichen Lückenschlüsse im Zuge des Ausbaues der viergleisigen Westbahn in NÖ und OÖ (-> HL-AG: Umfahrung Enns, Linienverbesserung Kottlingburgstall, Linienverbesserung Lambach - Breiten-schützing) sowie der Umbau der Bahnhöfe Attnang-Puchheim, Vöcklabruck, Vöcklamarkt, Melk, St. Peter-Seitenstetten, etc. (-> ÖBB) um ca. 4,5 Mrd S,
- an der **Pontebbanaachse** insbesondere der Bau des für die Steiermark wichtigen Terminals Werndorf (bei Graz) sowie der ersten Ausbaustufe zwischen Graz und Werndorf und der ersten Stufe des Abschnittes Klagenfurt - Althofen (alle -> HL-AG), die Planung der Verlängerung der Koralmbahn Richtung Osten bis zur ungarischen Staatsgrenze (-> HL-AG)

und Richtung Westen bis zum Raum Villach (-> HL-AG) sowie der notwendigen Verbesserungen zwischen Graz und Mürzzuschlag (-> ÖBB), der Umbau des Bahnhofes Leoben, sowie zahlreiche Neubauten von Sicherungsanlagen (-> ÖBB)

... um ca. 7,4 Mrd S,

- an der **Pyhrn/Schoberachse** insbesondere

der Bau des Lückenschlusses Unterwald - Kalwang, wodurch die Schoberpaßstrecke St. Michael - Selzthal modernsten zweigleisigen Standard aufweist, sowie der Ausbau der Bahnhöfe Haiding, Wartberg und St. Michael (-> ÖBB)

... um ca. 3,3 Mrd S,

- an der **Tauernachse** insbesondere

der Bau der Linienverbesserung Sulzau, der Ausbau Steinbach - Angertal, sowie der Umbau des Bahnhofes Bischofshofen (-> ÖBB)

... um ca. 1,9 Mrd S

- an der **Brennerachse** insbesondere

der Bau des für Tirol prioritären Abschnittes Kund/Radfeld - Baumkirchen im Unterinntal (-> BEG) sowie der Umbau des Bahnhofes Jenbach, einer Straßenunterführung und einer Überleitstelle im Bestand (-> ÖBB)

... um ca. 15,9 Mrd S,

- an der **Arlbergachse** insbesondere

für den selektiven zweigleisigen Ausbau der Arlbergstrecke der Bau des Abschnittes Langen - Klösterle sowie der Ausbau des Bahnhofes Strengen und Verstärkungsmaßnahmen bei der Energieversorgung (-> ÖBB)

... um ca. 1,0 Mrd S,

- im **Raum Wien** insbesondere

der zweigleisige Ausbau der Strecke Meidling - Inzersdorf (Zulauf zum Terminal Wien - Inzersdorf), der Ausbau der Splitvariante S7, die Errichtung der Abstellanlage in Penzing, der Umbau des Bahnhofes Jedlersdorf sowie weiterer Bahnhofsumbauten und die Modernisierung der S-Bahn Stammstrecke (-> ÖBB)

... um ca. 4,4 Mrd S,

- an allen **Hauptstrecken** und den **restlichen Strecken**

für Vorhaben und Programme mit Netzbezug, um die erforderliche technische Qualität des hochrangigen Bestandsstreckennetzes zu gewährleisten, Eisenbahnkreuzungs- und Betriebslenkungs-rationalisierungen, Park&Ride-Anlagen, Reinvestitionen in den Fahrweg und in den Brückenbau, Lärmschutzanlagen, Energieanlagen, Kommunikationsanlagen (-> ÖBB)

... um ca. 8,2 Mrd S,

das sind **insgesamt** Vorhaben um ca. **46,6 Mrd S auf Preisbasis 1.1.1997.**

Diese Investitionen teilen sich folgendermaßen auf die 3 Errichtungsgesellschaften HL-AG, BEG und ÖBB auf:

HL-AG	9,2 Mrd S
BEG	15,5 Mrd S
ÖBB	21,9 Mrd S
Summe	46,6 Mrd S (Preisbasis 1.1.1997)

Unter Berücksichtigung der Valorisierung und unter Einrechnung des noch möglichen offenen Rahmens (7 Mrd S) ergibt sich für den 60%-igen Bundesanteil die **Notwendigkeit einer Aufstockung um 26 Mrd S.**

Gem. § 6 Abs 2 SCHIG ist die Bundesregierung ermächtigt, den Rahmen auf Antrag des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr bei Bedarf für jene Projekte, die von der Bundesregierung übertragen sind, aufzustocken. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat Beschlüsse der Bundesregierung über Aufstockungen, welche 10 Mrd S übersteigen, jeweils dem Parlament zu berichten.

An der im SCHIG § 6 Abs 1 fixierten Investitionsobergrenze von 12 Mrd S pro Jahr (auf Preisbasis 1995) ändert sich dadurch nichts.

5. Vorgesehene Bauübertragungen an die Eisenbahnhochleistungsstrecken-AG

5.1. Donauachse

Die Planungen auf der Westbahn Wien - St. Pölten (50 km, zweigleisig Umweltverträglichkeitserklärung), Umfahrung Enns (11 km, 2-gleisig, Umweltverträglichkeitserklärung) sind voll im Gange.

Die Planungen der Linienverbesserung Kottingburgstall im Streckenteil Hubertendorf-Blindenmarkt stehen kurz vor dem Abschluß. Die Grundeinlösungen werden demnächst aufgenommen.

Der 4-gleisige Ausbau der Westbahn ist im NÖ-Landesverkehrskonzept mit Priorität 1 enthalten; ebenso in Oberösterreich raumordnerisch der Abschnitt bis Wels.

Der Donaukorridor ist als wichtigste Verkehrsstrecke Österreichs nach Osten als Teil des von der EU vorgesehenen europäischen TEN-Netz deklariert und im Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages zur EU genannt.

Der Streckenteil **Wien - St. Pölten** umfaßt eine rd. 50 km lange, 2-gleisige Neubaustrecke und bildet zusammen mit der Bestandstrecke das Kernstück des 4-gleisigen Westbahnausbaues. Er dient zur Beseitigung des herausragenden Kapazitätsengpasses auf der Westbahn. Er ist weiters Voraussetzung für die Einrichtung von Verbesserungen im Nahverkehr westlich von Wien.

Der Streckenteil **Linienverbesserung Kottingburgstall** ist ein Ausbau am Bestand, und stellt die erste Stufe für den späteren 4-gleisigen Streckenteil **Ybbs - Amstetten Ost** dar. Die Trassierung von zwei weiteren, abseits des Bestandes (rd. 6 km) zu führenden Gleise zwischen Hubertendorf und Blindenmarkt erfolgt mit gleichzeitigem Wechsel der Seitenlage zwischen Hochleistungsstrecke und Bestandstrecke. Durch eine vorgängige Errichtung der Linienverbesserung

Kottingburgstall kann jedoch zwischen Ybbs und Amstetten (Distanz 18 km) unmittelbar und ab 2001 zwischen St. Pölten und Amstetten (Distanz 60 km) eine durchgehend einheitliche Geschwindigkeit erreicht und genutzt werden. Darüber hinaus stehen im Bereich Kottingburgstall die Ersatzinvestitionen am Bestand in dringender Form an.

Der Streckenteil **Umfahrung Enns** umfaßt eine rd. 11 km lange, 2-gleisige Neubaustrecke von Bf. St. Valentin bis Bf. Asten größtenteils gebündelt mit dem Projekt der geplanten Umfahrung Enns der Bundesstraße B 1. Zudem dient dieses Projekt als Grundlage für weitere Verbesserungen im Nahverkehr östlich von Linz bis Steyr, sowie in das untere Mühlviertel.

Der Abschnitt **Asten - Ebelsberg - Linz** stellt den viergleisigen Lückenschluß zwischen Wien und Linz dar.

Der Streckenteil **Linienverbesserung Lambach-Breitenschützing** ist der letzte noch fehlende Teil im sonst bereits auf Hochleistungsstandard mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h ausgebauten zweigleisigen Abschnitt Wels - Attnang/Puchheim.

Der Bau der Eisenbahnstreckenteile Wien - St. Pölten, Ybbs - Amstetten Ost, Umfahrung Enns, Asten - Ebelsberg - Linz und Lambach-Breitenschützing ist daher **im gesamtwirtschaftlichen Interesse** gelegen. Die Mittel für die Streckenteile Wien - St. Pölten, Ybbs - Amstetten Ost (ausgenommen Linienverbesserung Kottingburgstall) und Asten - Ebelsberg - Linz sind jedoch im dzt. Finanzplan der HL-AG nicht enthalten.

Die Bauübertragung dieser Vorhaben an die HL-AG ist erst nach Sicherstellung der finanziellen Bedeckung vorgesehen.

5.2. Pontebbanaachse

Die Planungen des ersten Streckenteiles Graz-Werndorf 1. Stufe (13 km, 2-gleisig) der 130 km langen Koralmbahn, sowie für die Infrastruktur Terminal Werndorf sind voll im Gange. Die Trassenverordnung für den Terminal Werndorf ist erlassen.

Die Errichtung der Koralmbahn wird seit der Erstellung der diesbezüglichen Machbarkeitsstudie von den Ländern Steiermark und Kärnten tatkräftig unterstützt und gefördert; zB Auftrag an Regionalconsult durch Bundeskanzleramt, Steiermark und Kärnten (mit EU-Finanzbeiträgen) zur Studie über die regionalen Wirkungen der Koralmbahn in Steiermark, Kärnten und dem grenznahen Raum in Slowenien.

Der erste Streckenteil der Koralmbahn erbringt bereits Teilnutzen dem Regional- und Nahverkehr, sowie dem Transit- und Fernverkehr nach Slowenien und der Zufahrt zum Terminal Werndorf. Gleichzeitig stellt er eine Grundlage für Verhandlungen über neue Regional- und Nahverkehrsbedienungen zwischen dem Land Steiermark und den Verkehrsunternehmen dar.

Der Streckenteil **Graz-Werndorf 1. Stufe** umfaßt einen 13 km langen bestandsnahen 2-gleisigen Ausbau zwischen Puntigam und Werndorf, der bereits eine Erhöhung der Kapazität für den internationalen Verkehr nach Slowenien, für den

Nahverkehr und für die Bedienung des Terminals Werndorf mit sich bringt. Er umfaßt einen Teil des künftigen Verknüpfungsbereiches zwischen Koralmbahn und Südbahn und stellt den 1. Realisierungsabschnitt des Gesamtprojektes Koralmbahn dar.

Der Abschnitt **Klagenfurt - Althofen 1. Stufe** umfaßt einen bestandsnahen 2-gleisigen Ausbau, der bereits jetzt Nahverkehrsverbesserungen leisten kann, voll verkehrswirksam aber erst mit dem Gesamtbauwerk Koralmbahn wird. Die Bauübertragungsverordnung durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr soll daher zur gegebenen Zeit erfolgen; damit eine gesonderte Regierungsbefassung nicht notwendig wird, soll die Strecke aber bereits jetzt im Regierungsbeschluß enthalten sein.

Die **Infrastruktur Terminal Werndorf** umfaßt einen Vorbahnhof / Übergabeanlage an der Südbahn, die Gleisanlagen im Terminal und ein Ausziehgleis / künftig Anbindung an die Koralmbahn, Straßenanbindungen, sowie die dafür erforderliche Grundeinlöse. In einer ersten Stufe ist ein Teil des Terminalareals, sowie der Gleisanlagen als Baubahnhof vorgesehen, der für Materialbereitstellungen und -abfuhr etc., im Zuge von Bautätigkeiten an der Koralmba zwischen Graz und dem Koralmtunnel - bereits für den 2-gleisigen Ausbau Puntigam-Werndorf - dient.

Der Bau der Eisenbahnstreckenteile Graz-Werndorf (1. Stufe), der Abschnitt Klagenfurt - Althofen (1. Stufe) und der Infrastruktur für Terminal Werndorf ist daher **im gesamtwirtschaftlichen Interesse** gelegen.

Als **Bauzeitrahmen** sind für die Linienverbesserung Kottlingburgstall zwei Jahre ab Baugenehmigung für die Linienverbesserung Lambach-Breitenschützing und die Infrastruktur Terminal Werndorf drei Jahre ab Baugenehmigung, für Umfahrung Enns, Abschnitt Klagenfurt - Althofen (1. Stufe) und für Graz-Werndorf (1. Stufe) und Klagenfurt - Althofen (1. Stufe) fünf Jahre ab Baugenehmigung anzusetzen.

Die **Kostenrahmenvorschau** für den Bau der Linienverbesserung Kottlingburgstall, Umfahrung Enns, Linienverbesserung Lambach-Breitenschützing und Infrastruktur Terminal Werndorf, Graz-Werndorf 1. Stufe, Klagenfurt-Althofen 1. Stufe, weist im gegenwärtigen Planungsstadium (Preisbasis 1.1.1997) ein Finanzierungsvolumen von rund **9,2 Mrd S** aus.

Die Verordnung des Kostenrahmens ist erst nach Vorliegen der eisenbahnrechtlichen Baubescheide vorgesehen.

Da die Voraussetzungen des § 8 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes vorliegen, ist vorgesehen, den Bau der neuen Eisenbahnstreckenteile der Hochleistungsstrecken AG zu übertragen.

6. Vorgesehene Bauübertragung an die Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Mit Verordnung Nr. 238/1996 des BMWVK vom 21.5.1996, wurde der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft mbH (BEG) unter anderem die umfassende Planung im Zusammenhang mit dem Bau und die Planung der Erhaltung des Hochleistungsstreckenteiles Staatsgrenze bei Kufstein - Raum Innsbruck übertragen.

Die Planungsarbeiten wurden am 1.1.1996 aufgenommen; die Umweltverträglichkeitsklärung wurde bereits eingereicht, das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens läuft.

Sowohl von seiten der betroffenen Bevölkerung, der vom Projekt berührten Gemeinden, als auch von seiten des Landes Tirol, besteht eine hohe Akzeptanz gegenüber dem geplanten Bahnausbau. Diese positive Grundstimmung im Unterinntal kommt durch das Vorliegen zahlreicher Gemeinderatsbeschlüsse und positiver Stellungnahmen der betroffenen bzw. berührten Gemeinden zum Ausdruck.

Als erste Grundlage für die derzeitigen Arbeiten der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft mbH dient eine Vereinbarung zwischen dem Land Tirol und der österreichischen Bundesregierung vom Mai 1994, worin unter anderem die rasche Aufnahme der Baureifmachung im Abschnitt zwischen Wörgl und Baumkirchen festgelegt wurde.

In weiterer Folge wurde im Memorandum vom Montreux vom Juni 1994 erneut die Wichtigkeit des raschen Ausbaues des Abschnittes Unterinntal als erstem Baustein der Gesamtachse München - Verona unterstrichen.

Die Eisenbahnachse Brenner (München - Verona) stellt im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) eines der 14 vorrangigen Projekte und damit eine der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verbindungen dar.

Unmittelbar nach dem Beitritt Österreichs zur EU wurde die Notwendigkeit des Ausbaues der Brennerachse im sogenannten Memorandum von Brüssel durch die Unterschriften der Verkehrsminister Deutschlands, Italiens und Österreichs sowie des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Europäischen Kommission abermals erkannt.

In den ersten drei Planungsjahren fließen Fördermittel in Höhe von 24 Mio ECU aus den TEN-Haushaltsmitteln in die Bearbeitung dieses Projektes ein.

Der vordringlich bearbeitete Kapazitätsengpaß im Abschnitt Kundl/Radfeld - Baumkirchen sieht einen 4-gleisigen Ausbau der derzeit 2-gleisigen Bestandsstrecke vor, wobei die Bestandsstrecke mit der Neubaustrecke an drei Stellen verknüpft werden soll, wodurch gewährleistet ist, daß ein dispositiver Betrieb auf beiden Strecken geführt werden kann, und daß dringend erforderliche Kapazitäten nicht nur für den Transit-Schienenverkehr, sondern auch zusätzliche Kapazitäten für den regionalen Schienenverkehr gegeben sein werden.

Der gegenständliche Abschnitt Kundl/Radfeld - Baumkirchen umfaßt eine Gesamtlänge von rund 41 km und stellt eine kompatible Einbindung in die bereits 1994 in Betrieb gegangene Umfahrung Innsbruck dar. Es ist davon auszugehen, daß im Jahre 1999 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Neubauabschnitt vorliegen und die Betriebsaufnahme nach einer sechsjährigen Bauzeit, somit im Jahre 2005, erfolgen kann.

Bei Einhaltung dieses Zeitplanes besteht die Möglichkeit, bereits im Jahre 2005 eine ausreichende Kapazität im derzeitigen Engpaß der Eisenbahnachse München - Verona anbieten zu können.

Die **Kostenrahmenvorschau** für den Bau des Abschnittes Kundl/Radfeld - Baumkirchen weist im gegenwärtigen Planungsstadium (Preisbasis 1.1.1997) einen Finanzierungsrahmen von **15,5 Mrd S** aus.

Die Verordnung des Kostenrahmens ist erst nach Vorliegen des eisenbahnrechtlichen Baubescheides vorgesehen.

Im Hinblick auf den im Jahre 1999 beabsichtigten Baubeginn ist vorgesehen, der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft mbH (BEG) den Bau des neuen Hochleistungsstreckenabschnittes Kundl/Radfeld - Baumkirchen zu übertragen.