



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

579 /AB

09. März 2009

GZ. BMVIT-10.000/0005-I/PR3/2009

DVR:0000175

zu 643 /J

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am 9. März 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Lettenbichler, Kolleginnen und Kollegen haben am 16. Jänner 2009 unter der **Nr. 643/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend den 2. Bauabschnitt der Unterinntaltrasse in Tirol gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Einleitend möchte ich festhalten, dass mit dem derzeit in Bau befindlichen viergleisigen Ausbau im Unterinntal zwischen Radfeld und Baumkirchen das Kapazitätsproblem auf der Schiene im Unterinntal bald gelöst sein wird. Bereits für diesen Ausbau mussten Festlegungen hinsichtlich der Fortsetzung des Ausbaus in Richtung Kufstein getroffen werden. Der weitere Ausbau der Brenner-Achse ist grundsätzlich im Zusammenhang mit dem Brenner Basis-Tunnel zu sehen.

Zu Frage 1:

- *Wie sieht der aktuelle Planungsstand zum 2. Bauabschnitt der Unterinntaltrasse in Tirol derzeit generell aus?*

Die Brenner Eisenbahn GmbH hat im September 2005 die Projektaufbereitung für den zweiten Abschnitt der neuen Unterinntalbahn zwischen Kundl und der Staatsgrenze bei Kufstein mit der Aktualisierung der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1993, der Entwicklung von Trassenvarianten sowie mit der Einleitung des Trassenauswahlverfahrens begonnen. In diesem Verfahren wurde die Öffentlichkeit, wie das auch bei anderen derartigen Verfahren üblich ist, stark eingebunden (Regionalforen, Gemeinden, Land Tirol, ASFINAG).

Das detaillierte Trassenauswahlverfahren wird unter Einbindung der Region nach einer Bewertungsmatrix (Nutzwertanalyse) mit 34 Teilkriterien aus den Hauptgruppen „Verkehr und Technik“, „Raum und Umwelt“ sowie „Kosten und Risiken“ durchgeführt.

Nach dem Abteufen von mehr als 30 Bohrungen bis ins Frühjahr 2007 sowie nach umfassenden geophysikalischen Untersuchungen wurden zwei Trassenkorridore südlich der Talflur beziehungsweise obertägig durch das Stadtgebiet von Wörgl definiert. Zur Gewinnung von Bewertungsgrundlagen für das Auswahlverfahren wurde die Planung von Trassen in beiden Korridoren durchgeführt.

Im Frühjahr 2008 wurden in der Projektregion im Rahmen der projektbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit umfassende Informationsveranstaltungen durchgeführt, ausführliche Medienkontakte gepflegt sowie Informationsmaterialien verteilt. Bis Ende des Jahres 2008 wurden zu den Trassenvarianten Vorschläge von Bürger/innen und Gemeindevertreter/innen erbeten und eingeholt, die nunmehr seit Herbst 2008 in die weiteren Planungen eingearbeitet werden. Bis Ende 2009 soll aus diesem Prozess eine Auswahltrasse gefunden werden.

### Zu den Fragen 2 und 3:

- *Wann kann mit dem Bau des 2. Abschnitts zwischen Radfeld/Kundl und Kufstein begonnen werden?*
- *Bis zu welchem Zeitpunkt werden die Arbeiten abgeschlossen sein?*

Nach erfolgreichem Abschluss des Trassenauswahlverfahrens und der erforderlichen Behörden- und Genehmigungsverfahren können in Abhängigkeit von den finanziellen Rahmenbedingungen sowie in enger Abstimmung mit Deutschland die nächsten Schritte gesetzt werden. Die weitere Terminplanung bis zur Fertigstellung wird sich auch am Zeitplan für den Bau des Brenner Basistunnels zu orientieren haben, die Fertigstellung der Projekte sind in eine Ende-Ende Beziehung zu setzen.

### Zu Frage 4:

- *Wie werden die Anrainer so wie die Gemeindevertreter in den Planungsprozess eingebunden?*

Die gesamten Planungsarbeiten sollen im Sinne eines offenen Planungsprozesses unter Einbeziehung von Bürger/innen aus der Region erfolgen. Ziel dieses Prozesses ist eine möglichst hohe Akzeptanz des Vorhabens in der Region und in den Gemeinden (siehe auch Antwort 1).

Wesentlicher Bestandteil des offenen Planungsprozesses und der Bürger/innenmitarbeit sind das Regionalforum und die Abstimmung auf Gemeindeebene. Im Rahmen dieses Bürger/innenmitarbeitsmodells werden in einer ersten Stufe gemeinsam Trassenvorschläge erarbeitet.

Mit Beginn der Projektbearbeitung zwischen Kundl und der Staatsgrenze bei Kufstein wurde 2005 ein „Regionalforum“ eingerichtet, das die Vertreter/innen des Landes und der Gemeinden im Projektgebiet frühzeitig in den Planungsprozess einbindet. Damit ist ein offener Planungsprozess sichergestellt.

Bisher haben sechs Sitzungen des Regionalforums unter anderem unter Beteiligung der Gemeindevertreter/innen stattgefunden. In den ersten Sitzungen – noch vor dem Vorliegen der Untersuchungsergebnisse aus dem Projektraum – wurde in diesen Arbeitsforen gemeinsam ein Kriterienkatalog zur Gewichtung der Trassenvorschläge ausgearbeitet. Die so abgestimmte Methodik ermöglicht die nachvollziehbare Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten.

Folgende Kriterien wurden zur Beurteilung dem Regionalforum vorgelegt:

- **Fachbereich Verkehr und Technik:** Eisenbahntechnik – Infrastruktur, Betriebsführung im Regelbetrieb, Betriebsführung bei außergewöhnlichen Betriebszuständen, Bauausführung

- Fachbereich Raum und Umwelt: Raumentwicklung, Siedlungsraum, Raumnutzung, Landschaft und Erholung, Naturraum und Ökologie, Wasser, Sach- und Kulturgüter
- Fachbereich Kosten und Risiken: Kosten, Risiken

Auf Basis der vereinbarten Beurteilungskriterien hat das Regionalforum einvernehmlich im bisherigen Projektverlauf 13 von 17 Trassenvarianten ausgeschieden.

#### Zu Frage 5:

- *Kann garantiert werden, dass – so wie auch im 1. Bauabschnitt erfolgt – im Bereich von besiedeltem Gebiet auch weiterhin die Trassenführung unterirdisch erfolgt?*

Das laufende Trassenauswahlverfahren orientiert sich an der – wie schon in meiner Beantwortung zu Fragepunkt 4 - beschriebenen Beurteilungsmethodik von Trassenvarianten. Unter Berücksichtigung der Prinzipien Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit muss eine Trasse gefunden werden, die im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren genehmigungsfähig ist. Die Erarbeitung einer umweltverträglichen Trasse muss im Einklang mit der strengen österreichischen Umweltschutzgesetzgebung erfolgen, und zwar unter der Berücksichtigung von bautechnischen, bahnbetrieblichen und wirtschaftlichen Aspekten.

#### Zu den Fragen 6 bis 10:

- *Wie ist der Verhandlungsstand um die Trassenführung und welche Varianten werden zur Zeit diskutiert, bezogen auf das Gebiet der Gemeinde Kundl?*
- *Wie ist der Verhandlungsstand um die Trassenführung und welche Varianten werden zur Zeit diskutiert, bezogen auf das Gebiet der Gemeinde Breitenbach?*
- *Wie ist der Verhandlungsstand um die Trassenführung und welche Varianten werden zur Zeit diskutiert, bezogen auf das Gebiet der Gemeinde Angath?*
- *Wie ist der Verhandlungsgegenstand um die Trassenführung und welche Varianten werden zur Zeit diskutiert, bezogen auf das Gebiet der Gemeinde Angerberg?*
- *Wie ist der Verhandlungsstand um die Trassenführung und welche Varianten werden zur Zeit diskutiert, bezogen auf das Gebiet der Gemeinde Langkampfen?*

Wie mir die ÖBB mitteilen, werden zum aktuellen Zeitpunkt noch vier verschiedene Trassenvarianten der neuen Unterinntalbahn zwischen Kundl und der Staatsgrenze bei Kufstein im Trassenauswahlverfahren intensiv bearbeitet. Aus Richtung Westen kommend ergibt sich schrittweise aufgerollt folgendes Bild:

- Der erste Ausbauschnitt der neuen Unterinntalbahn endet in der Verknüpfungsstelle Radfeld. Von dieser wird im Zuge des laufenden Projektes ein provisorisches Beschleunigungsgleis in den Bahnhof Kundl geführt und dort in die bestehende dreigleisige Strecke eingebunden. Unter betrieblichen Aspekten der Bestandstrecke sowie der Ausdehnung des bebauten Gebietes bis an die Autobahn A12 ist in diesem Bereich eine untertägige Trassenführung unumgänglich. Alle noch in Prüfung befindlichen Varianten werden zur Querung des Siedlungsgebietes von Kundl in Tunneln geführt.
- Östlich von Kundl erfolgt die Abschwenkung aller Trassen auf das Gebiet der Gemeinde Breitenbach. Zwei Planungsvarianten sehen eine unterirdische Inquerung vor, zwei Varianten stützen sich auf die Errichtung einer Brücke mit abgestimmten Lärmschutzmaßnahmen.
- Aufgrund der geologischen Erkundungsergebnisse vermeiden alle Trassenvarianten die direkte Durchquerung des Angerberges. Am Gebiet der Gemeinde Angerberg werden die Tunnelvarianten in Talnähe geführt. Zwei Planungsvarianten nähern sich noch westlich der Fraktion Fürth in der Gemeinde Angath der Autobahn an und sind in Parallellage zur A12 auf Höhe der Autobahnraststation teilweise als Wanne vorgesehen. Zwei Planungsvarianten sehen Tunnels nördlich der Fraktion Fürth vor, welche östlich der Raststation an die Inntalautobahn herangeführt werden.
- Am Gebiet der Gemeinde Langkampfen ist eine Verknüpfungsstelle mit der Bestandstrecke vorgesehen. Auf Basis der Anregungen aus den öffentlichen Informationsveranstaltungen werden derzeit verschiedene Ausführungen dieser Verknüpfung geprüft. Aus bahnbetrieblichen Gründen ist die Verknüpfung als offene Strecke mit geeigneten Lärmschutzmaßnahmen zu führen.
- Der weitere Trassenverlauf nordöstlich der Verknüpfungsstelle Langkampfen ist mit dem deutschen Verkehrsministerium, der DB-Netz AG und dem Freistaat Bayern abzustimmen.

Zu Frage 11:

- *Auf welche Höhe werden sich die Kosten für den Abschnitt zwischen Radfeld/Kundl und der Staatsgrenze belaufen?*

Die konkreten Projektkosten für den zweiten Abschnitt der neuen Unterinntalbahn können erst nach Festlegung der endgültigen Trassenvariante bestimmt werden.

*Doris Bures*