



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18079/6-4-95

XIX. GP.-NR
835 / AB

1995 -05- 23

ANFRAGEBEANTWORTUNG

ZU

802 13

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Anschober, Freundinnen und Freunde vom 20. März 1995,

Zl. 802/J-NR/1995 "Verkehrsinfrastrukturprojekte in Österreich"

Zu Frage 1:

"Welche konkreten Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Verkehrs werden derzeit von der ÖBB bzw. von der HL-AG geplant bzw. werden derzeit aufgeteilt auf die einzelnen Bundesländer in Österreich geplant?"

Der österreichische Verkehrsmarkt wirkt zu einem wesentlichen Teil bundesländerüberschreitend. Es erfolgt bei den wesentlichen Ausbaumaßnahmen daher keine "Aufteilung auf einzelne Bundesländer", sondern eine gesamtösterreichische und zum Teil auch europäische Betrachtung. (Beilage 1)

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

"Wann soll mit dem Bau dieser Projekte begonnen werden, wann ist jeweils die Fertigstellung der Projekte geplant und in welchem konkreten Verfahrensstadium befinden sich die einzelnen Projekte?"

Bei welchen dieser Projekte ist es in den vergangenen Monaten und Jahren bereits zu Zeitverzögerungen gekommen? Um welche Detailverzögerungen handelt es sich, auf Grund welcher Ursachen im jeweiligen Einzelfall?

Welcher Finanzrahmen liegt für jedes dieser einzelnen Projekte vor und welche Finanzierungskonzepte liegen zur Abdeckung dieser Finanzrahmen vor?"

- 2 -

Wesentliche Teile der aus Fragepunkt 1 ersichtlichen Projekte (Beilage 1) befinden sich bereits in Bau bzw. sind teilweise oder gänzlich fertiggestellt.

Grundsätzlich ist zu ggstdl. Problematik festzustellen, daß Projektverzögerungen häufig durch Einsprüche im Zuge der Planungsarbeiten oder im Zuge von Verfahren, was zum Teil zu umfangreichen und kostenintensiven Umplanungen führt, eintreten und in der Vergangenheit auch durch Finanzierungsengpässe.

Was die Fertigstellungstermine dieser Projekte anlangt, können zwar bautechnisch mögliche Fertigstellungen genannt werden, praktisch sind die Fertigstellungen jedoch von den Verfahrenslängen und den Finanzierungsmodellen abhängig, sodaß kein Fertigstellungstermin garantiert werden kann. Um eine mehrjährige Finanzierung sicherzustellen, habe ich einerseits mit dem Herrn Bundesminister für Finanzen Arbeitsgruppen für Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz sowie für ein Nahverkehrsgesetz eingesetzt und andererseits auch privatwirtschaftliche und öffentlich-private Projektfinanzierungen initiiert.

Zur Frage, in welchem Verfahrensstadium sich die einzelnen Projekte befinden, ist anzuführen, daß sich fast jedes der angeführten Projekte in eine Vielzahl von Teilprojekten gliedert, die jeweils unterschiedliche Planungstiefen aufweisen. Eine vollständige Aufzählung würde den Rahmen dieser Beantwortung sprengen. Ich bin jedoch gerne bereit, über konkret angeführte Projekte Auskunft zu erteilen.

Zu den Frage 5, 7 und 8:

"Wie ist der derzeitige Planungsstand bezüglich der Strecken Summeraubahn bzw. Wels-Simbach?

Existieren Planungs- bzw. Machbarkeitsstudien zum Ausbau der beiden Bahnlinien? Wenn ja, mit welchem konkreten Inhalt? Wenn nein, wann werden diese in Auftrag gegeben?

Existieren Absprachen bzw. Gespräche mit den betroffenen Nachbarländern?
Wenn ja, welche?"

Die Frage eines allfälligen Ausbaues der Strecke (Wels-) Neumarkt-Kallham - Ried i.I. - Braunau a.I. - Simbach (Inn) (- Mühldorf) wird seit Jahren im Rahmen der bestehenden

- 3 -

bilateralen Kontakte mit dem deutschen Bundesverkehrsministerium erörtert, sodaß laufend eine Abstimmung der Planungen für die Strecken über die beiderseitigen Grenzübergänge unter Bedachtnahme auf die jeweiligen nationalen Infrastrukturentwicklungen erfolgt. Von den betroffenen Bahnverwaltungen wurde diese Strecke im Rahmen der Achsengruppe "Donau" des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC untersucht, wobei keine wesentlichen Ausbaurfordernisse festgestellt wurden.

Bezüglich des Korridors Linz - Summerau - C.Budejovice - Prag wurde meinem Ressort im Sommer 1994 vom Land Oberösterreich eine Studie über einen umfassenden Ausbau zur Kenntnis gebracht, für den aufgrund unverhältnismäßig hoher Investitionserfordernisse von insgesamt ca. 29 Mrd. keine Finanzierungschancen abzusehen sind.

Hinsichtlich langfristiger Ausbaumaßnahmen für die Strecke Linz - Summerau (- C.Budejovice) besteht Einvernehmen mit dem Land Oberösterreich dahingehend, daß hiezu noch nähere Untersuchungen erforderlich sind. Im Einvernehmen mit dem Land Oberösterreich wurde daher in Gesprächen mit der Tschechischen Republik ins Auge gefaßt, wirtschaftlichere Lösungsmöglichkeiten im Rahmen einer auf internationaler Ebene durchzuführende Machbarkeitsstudie untersuchen zu lassen.

Am 12. Mai 1995 habe ich daher mit meinem tschechischen Ressortkollegen folgendes vereinbart: über den Ausbau der Achse Prag - Budweis - Summerau - Linz wird eine bilaterale Machbarkeitsstudie (die auch finanzierbare Ergebnisse bringen sollten) in Auftrag gegeben.

Zu Frage 9:

"Liegen bereits Überlegungen oder Entscheidungen in der Frage des vierspurigen Westbahnausbaus zwischen Attnang und Salzburg vor? Wenn ja, welche?"

Untersuchungen haben gezeigt, daß aufgrund der topografischen und ökologischen Verhältnisse die Einhaltung der ursprünglichen Zielsetzung mit großen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Es finden daher derzeit Gespräche zur Lösung dieser Probleme statt, wobei auch Fragen des Nahverkehrs berücksichtigt werden.

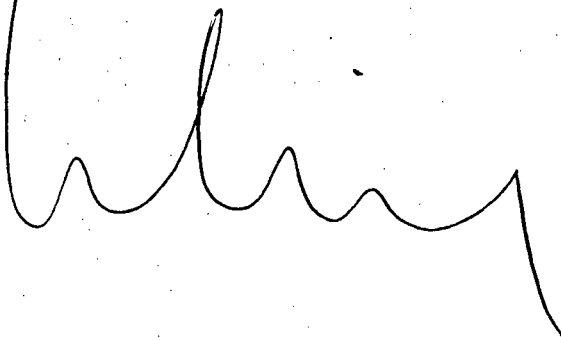
- 4 -

Die Frage 6 betrifft ausschließlich den operativen Bereich des Unternehmens ÖBB. Ich habe aber diese Frage den Österreichischen Bundesbahnen übermittelt. Den Inhalt der diesbezüglichen Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage 2 zur Kenntnis bringen.

2 Beilagen

Wien, am 19. Mai 1995

Der Bundesminister

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long trailing stroke.

LEGENDE :

Neu- bzw. Ausbau : V 1 200 km/h (250 km/h)

Neu- bzw. Ausbau : V : 160 km/h

Nahverkehr in Bau bzw. in Planung

Nachbarkeitsstudie

Studienbereich

Bestand

NORD - WEST EUROPA

BREGENZ

CARLBERGROUTE

WESTSPANGE
Salzburg-Tirol
40 - 60

BRENNERROUTE

SÜD - WEST EUROPA

NORD EUROPA

NORD - OST EUROPA

OST EUROPA

SÜD - OST EUROPA

**NEUE ACHSE
MÜNCHEN - VERONA 176**

nörtl. Zulauf	D : 13
	A : 26
Basistunnel	62
südl. Zulauf	I : 75

Wien , im Mai 1995

Grafik: GD 8.3 Steinkellner

Stellungnahme der ÖBB zur Anfrage Nr. 802/J-NR/1995Zu Frage 6:

"Wie hoch ist derzeit die Zugfrequenz bzw. die Auslastung?"

Die diesbezüglichen Werte stellen sich wie folgt dar:

ZUGFREQUENZ IM FAHRPLAN 1994/95Linz - Summerau - Linz

Mo - Fr	42 Reisezüge, 37 Güterzüge (durchschnittlich)
Sa	32 Reisezüge, 25 Güterzüge (durchschnittlich)
So	21 Reisezüge, 18 Güterzüge (durchschnittlich)

Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn - Neumarkt-Kallham

Mo - Fr	32 Reisezüge, 9 Güterzüge (durchschnittlich)
Sa	27 Reisezüge
So	24 Reisezüge

ANZAHL DER REISENDEN (durchschnittlich; Zählung vom Juni 1994)Linz - Summerau

Mo - Fr	2351
Sa	606
So	319

Summerau - Linz

Mo - Fr	2294
Sa	638
So	289

- 2 -

Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn

Mo - Fr	831
Sa	542
So	201

Braunau am Inn - Neumarkt-Kallham

Mo - Fr	787
Sa	530
So	377