

XIX. GP-NR
Nr. 1008 /J
1995-04-21

ANFRAGE

der Abgeordneten Anschober, Wabl, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend kombinierte Planung von Schiene und Straße

In politischen Absichtserklärungen über die Zielsetzung künftiger Verkehrsplanung ist immer wieder von einer Forcierung der kombinierten Planung von Schiene und Straße zu hören. Diese Vorgangsweise wäre sowohl aus ökologischer wie ökonomischer Sicht begrüßenswert: Durch eine Verkehrsbündelung kann die Umweltbelastung gesenkt werden. Die kombinierte Planung kann zudem erheblich Kosten sparen.

In der österreichischen Praxis stößt die Umsetzung der kombinierten Planung jedoch noch auf erhebliche Schwierigkeiten. Ein wesentlicher Grund ist dafür mit Sicherheit in den zwischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium zersplitterten Planungskompetenzen zu sehen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wer ist auf Bundes- bzw. Landesebene für die kombinierte Planung von Schiene und Straße zuständig?
2. Gibt es eine Koordinationsstelle, deren Aufgabe es ist, die kombinierte Planung einzuleiten bzw. zu betreuen? Wenn ja, wer ist dafür zuständig? Wenn nein, warum nicht?
3. Sehen Sie einen Bedarf, eine derartige Koordinationsstelle für die kombinierte Planung von Schiene und Straße einzurichten? Wenn ja, wann wird es diese Koordinationsstelle geben? Wenn nein, warum nicht?
4. Wie wird die Finanzierung bei kombinierten Projekten derzeit geregelt?
5. Gibt es einheitliche Richtlinien zur Ermittlung der Kostenanteile, die jeweils aus dem Straßen- und Schienenbaubudget zu finanzieren sind? Wenn ja, wie lauten diese Richtlinien? Wenn nein, warum nicht?

6. Wie wurde bzgl. der Koordination und Finanzierung beim gebündelten Verkehrsausbau im Liesing-Paltental vorgegangen, wo gleichzeitig der Ausbau der A9-Pyhrnautobahn sowie der zweigleisige Schienenausbau St. Michael-Selzthal durchgeführt wurde?
7. Liegen bereits Pläne für den zweigleisigen Schienenausbau Selzthal-Bischofshofen vor? Wenn ja, bis wann soll der zweigleisige Ausbau durchgeführt werden?
8. Ist vorgesehen, im Sinne der kombinierten Planung Schiene - Straße und einer umfassenden Ennstalverkehrslösung das Ausbauprogramm der Ennstalbahn zu forcieren bzw. wurde eine derartige Planung bereits durchgeführt? Wenn ja, wer ist für die Koordination zuständig und wie lauten gegebenenfalls die Planungsergebnisse? Wenn nein, warum nicht?
9. Gibt es Berechnungen über die Kosten bzw. die Kosteneinsparung einer kombinierten Planung Schiene - Straße im Bereich des Ennstals? Wenn ja, wie hoch wären die Kosten bzw. die Kosteneinsparung durch eine kombinierte Planung und aus welchen Budgets würden die Kosten getragen werden? Wenn nein, warum wurde eine derartige Kostenberechnung nicht durchgeführt?
10. Teilen Sie die Meinung, daß im Sinne einer sich möglicherweise ergebenden Kosteneinsparung eine kombinierten Planung Schiene - Straße im Bereich des Ennstals jedenfalls durchgeführt werden sollte?
11. Nach dem schweren Westbahnzugsunglück im Februar 93 bei Melk wurde auch von Regierungsmitgliedern betont, daß es zu einer Prioritätenänderung bei der Bahnfinanzierung zugunsten des Ausbaus dringlich erforderlicher Entlastungsstrecken kommen soll. In diesem Zusammenhang wurde auch der Ausbau der Ennstalstrecke als vorrangig bezeichnet, um so für eine Entlastung des Westbahngüterverkehrs zu sorgen und damit die Sicherheitsstandards auf der Westbahn wieder gewährleisten zu können.

Welche Prioritätenänderung hat es seit Februar 93 im Hinblick auf den Bahn- ausbau gegeben?

12. Welche Konsequenzen hat das in bezug auf den Ausbau der Ennstalstrecke?
13. Ist der vorrangige Ausbau der Ennstalstrecke zur Entlastung der Westbahn geplant? Wenn ja, bis wann soll der Ausbau in welchen Teilbereichen abgeschlossen sein? Wenn nein, warum nicht?