



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. 17050/6-4-95

ANFRAGEBEANTWORTUNG
 betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Elmecker und Genossen vom 24. Jänner 1995, Zl. 431/J-NR/1995
 "Entwicklung der Summerauerbahn"

XIX. GP-NR
 440 /AB
 1995 -03- 24
 431 /B

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 5:

"Wie sieht aus der Sicht des Verkehrsministers die künftige Entwicklung der Summerauerbahn aus?"

Meldungen aus Brüssel besagen, daß Autobahnen in Nord-Süd-Richtung zum einen über die Route Berlin - Prag - Regensburg - Pyhm und zum anderen über die Route Prag - Brünn - Wien mit EU-Geldern gefördert werden sollen.

Was bedeutet diese Festlegung für den Ausbau der Summerauerbahn?

Ist damit zu rechnen, daß zur Entlastung der Bundesstraßen-Route Prag - Wullowitz - Freistadt - Linz die Summerauerbahn ausgebaut wird?"

Die Entwicklung der Summerauerbahn (Strecke Linz - Summerau) ist insbesondere vom künftigen Verkehrsaufkommen abhängig.

Wie mir die ÖBB mitteilen, besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf für den Ausbau der gegenständlichen Strecke, zumal derzeit ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden sind.

Im Falle eines entsprechenden Anstiegs des Verkehrsaufkommens werden rechtzeitig kapazitätserweiternde Maßnahmen, die eine Anhebung der Streckenleistungsfähigkeit bewirken (Errichtung weiterer Selbstblockstellen, Gleisverlängerungen, Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen etc.) durchgeführt.

Anlässlich der letzten Zusammenkunft von Vertretern des Verkehrsministeriums der Tschechischen Republik und meines Ressorts im Jänner d.J. wurde jedoch vereinbart, realistische Ausbaumöglichkeiten der Strecke Linz - Budweis - Prag im Rahmen einer Studie näher zu untersuchen.

Sowohl das Land Oberösterreich als auch das für die Planung und den Bau von Bundesstraßen zuständige Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten haben sich jedenfalls gegen eine Autobahnverbindung im Korridor Budweis - Freistadt - Linz ausgesprochen. Im Verlauf der Bundesstraße 125 sind Maßnahmen zum Schutz der Anrainer und zur Erhöhung

- 2 -

der Verkehrssicherheit vorgesehen. Österreich ist bestrebt, diese Position den tschechischen Verantwortlichen nahezubringen.

Zu Frage 2:

"Wie wird sich nach den derzeitigen Prognosen der PKW-Verkehr zwischen Österreich und der Tschechischen Republik sowie zwischen Österreich und der Slowakischen Republik und zwischen Österreich und Ungarn für die einzelnen Destinationen entwickeln?"

Prognosen für den Pkw-Verkehr liegen für wesentliche Verkehrskorridore zwischen Österreich und den Nachbarstaaten vor:

Korridor (Grenzübergänge)	durchschnittl. tägl. Pkw-Verkehr (beide Fahrtrichtungen zusammen) im Jahr	
	2000	2010
Wien - Preßburg (Berg, Kittsee)	4000 - 15000	3000 - 19000
Wien - Budapest (Nickelsdorf)	6000 - 11000	6000 - 14000
Linz - Budweis (Wulowitz)	2400 - 3500	3500 - 5500

Quelle: W. Rosinak, S. Snizek 1991 für die Korridore Wien - Preßburg und Wien - Budapest sowie Amt der NÖ Landesregierung (L. Höfler) 1990

Da jedoch diese Prognosen unmittelbar nach der Öffnung der Ostgrenzen erstellt wurden, wird nachfolgend die aktuelle Verkehrsentwicklung in den Korridoren dargestellt:

Korridor Wien - Preßburg (automatische Zählstelle 142 Wolfsthal an der Bundesstraße 9)

Personenverkehr Grenzübergang Berg bzw. Kittsee:

1993 durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 9465 Pkw/24h

1994 DTV 9600 Pkw/24 h

Es ist daher zu erwarten, daß im Jahr 2000 eher der obere Wert der Prognose erreicht wird.

- 3 -

Korridor Wien - Budapest (Zählungen der Finanzlandesdirektion für Wien, Niederösterreich und Burgenland) Grenzübergang Nickelsdorf:

1992 DTV	12150 Pkw
1994 (in beiden Richtungen) DTV	13800 Pkw

Die 1990 erstellte Prognose wurde somit - vor allem bedingt durch großräumige Verkehrsverlagerungen als Folge der Ereignisse in Jugoslawien - bereits kurz nach ihrer Veröffentlichung 1991 übertroffen. Die Zählergebnisse des Zolls werden in ihrer Größenordnung auch durch die Daten der automatischen Zählstelle Parndorf an der Bundesstraße 10 (durchschnittlicher täglicher Verkehr 13000 Pkw täglich) bestätigt. Diese war bis zur Fertigstellung der A4 im Herbst 1994 für den Fernverkehr relevant.

Der Verkehr von Wien und Niederösterreich in die tschechische Republik fließt über zahlreiche Straßengrenzübergänge. Es wurden nur generelle Prognosen für die Personenfahrten von Wien nach Brünn und Prag erstellt (W. Rosinak, S. Snizek 1991). Im Jahr 2000 wird mit 50000 bis 70000 Personenfahrten täglich gerechnet. Im Jahr 1994 nach Zählungen der Zollorgane verkehren über die am stärksten belasteten Straßengrenzübergänge Klein Haugsdorf und Drasenhofen durchschnittlich täglich 9400 bzw. 5100 Pkw.

Automatische Zählstelle 143 Leopoldschlag an der B125 1993 DTV	3700 Pkw
Grenzübergang Wulowitz 1994 DTV	3400 Pkw

Damit wurde auch schon derzeit das für das Jahr 2000 prognostizierte Verkehrsaufkommen erreicht.

Zu Frage 3:

"Wie wird sich nach den derzeitigen Prognosen der Straßengüterverkehr zwischen Österreich und der Tschechischen Republik sowie zwischen Österreich und der Slowakischen Republik und zwischen Österreich und Ungarn für die einzelnen Destinationen entwickeln?"

Nach der Öffnung der Grenzen wurden routenspezifische Prognosen für den Straßengüterverkehr erstellt. Die Anzahl der Lkw hängt davon ab, welche Anteile die Straße am Güterverkehrsaufkommen hat. Die Prognose von W. ROSINAK und R. SNIZEK (Wien 1991) ergibt für das Jahr 2010 in drei Szenarien folgende Lkw-Verkehrsbelastungen pro Werktag:

- 4 -

Korridor	Lkw-Anteil am Güterverkehr (nur Straße u. Schiene)		
	30 %	50 %	70 %
Wien - Tschechien	520	1200	1770
Wien - Slowakei	300	1070	1500
Wien - Ungarn	1050	2000	2700

Für den Korridor Linz - Freistadt - Budweis - Prag werden für das Jahr 2000 im grenzüberschreitenden Verkehr 200 - 700 Lkw und für das Jahr 2010 400 - 1500 Lkw pro Tag prognostiziert.

Auch für die Prognosen des Straßengüterverkehrs ist eine Gegenüberstellung mit der tatsächlichen Entwicklung zweckmäßig.

Für den Korridor vom Raum Wien in die tschechische Republik sind für den Straßengüterverkehr vor allem die Grenzübergänge Drasenhofen und Kleinhaugsdorf bedeutend. Dort wurden vom Zoll folgende Lkw-Verkehrsbelastungen im Tagesdurchschnitt ermittelt (beide Richtungen zusammen, 300 Werkstage).

Grenzübergang	Jahr	
	1992	1994
Drasenhofen	318	440
Kleinhaugsdorf	243	365

Für den Korridor vom Raum Wien in der Slowakei ist für den Straßengüterverkehr nur der Grenzübergang Berg relevant. Dort wurden folgende Lkw-Belastungen ermittelt:

Grenzübergang	Jahr	
	1992	1994

- 5 -

Berg 335 392

Für den Verkehr aus dem Raum Wien nach Ungarn ist für den Lkw-Verkehr hauptsächlich der Grenzübergang Nickelsdorf bedeutend. Darüberhinaus sind jedoch auch die Frequenzen der Grenzübergänge Klingenbach und Deutschkreutz zu berücksichtigen. Es wurden vom Zoll folgende Daten ermittelt (beide Richtungen zusammen durchschnittlicher täglicher Lkw-Verkehr an 300 Werktagen):

Grenzübergang	Jahr	
	1992	1994
Nickelsdorf	673	947
Klingenbach	243	683
Deutschkreutz	339	329

Am Grenzübergang Wullowitz im Korridor Linz - Budweis - Prag wurden im Jahr 1994 rund 94000 Lkw abgefertigt, das entspricht pro Werktag im Durchschnitt etwa 313 Lkw. Dieser Wert wird auch durch die Zählergebnisse der etwas weiter im Landesinneren gelegenen Zählstelle Leopoldschlag an der Bundesstraße 125 bestätigt.

Zusammenfassend zeigt sich auch beim Straßengüterverkehr, daß bei langjähriger Fortsetzung des bisherigen Trends eher die oberen Prognosewerte erreicht werden. Dies trifft insbesondere für den Verkehr mit Ungarn zu. Dafür trägt, wie auch beim Personenverkehr, die großräumige Verlagerung von Verkehrsströmen durch die Entwicklung im früheren Jugoslawien wesentlich bei.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist bestrebt, durch den Abschluß von Güterverkehrsabkommen mit den Reformstaaten dem Trend einer ungebremsten Zunahme des Straßengüterverkehr entgegenzuwirken. Diese Abkommen sehen Maßnahmen zur Verbesserung des Bahn- und des Kombinierten Güterverkehrs vor, sowie die Limitierung des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs und den Einsatz umweltverträglicher Kfz.

- 6 -

Zu Frage 4:

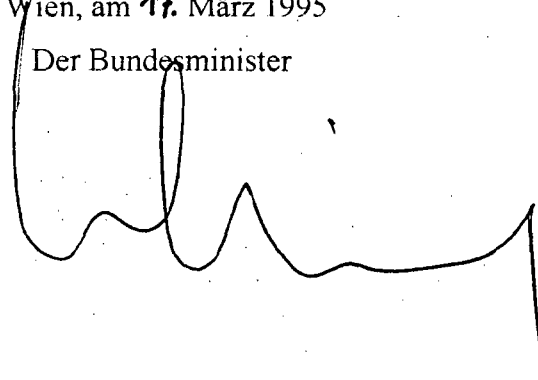
"Wie wird sich nach den derzeitigen Prognosen der Eisenbahnverkehr - aufgeschlüsselt nach Personen- und Gütern - zwischen Österreich und der Tschechischen Republik sowie zwischen Österreich und der Slowakischen Republik und zwischen Österreich und Ungarn für die einzelnen Destinationen entwickeln?"

Die der Studie "Verkehrsentwicklung Ostregion und die Konsequenzen für das hochrangige Verkehrsnetz" (Rosinak/Snizek, 1989) entnommenen Werte für 1989 und 2010 liegen bei.

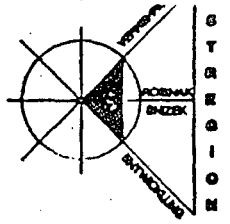
Beilage

Wien, am 17. März 1995

Der Bundesminister



BEILAGE



DDR, BÖHMEN

GMÜND

POLEN, MÄHREN

HOHENAU

SCENARIO:

INTEGRATION

VERKEHR

MIO T/JAHR
2010

Franz-Josefs-Bahn

Nordbahn

Westbahn

Ostbahn (O)
0,502

0,588

MARCHEGG
POLEN, CSSR

WIEN

Zentral-
verschiebe-
bahnhof

0,362
0,441

Ostbahn (S)

2,499

2,415

Südbahn

HEGYESHALOM

SOPRON

UNGARN
SO-EUROPA

ITALIEN
JUGOSLAWIEN

UNGARN

GRENZÜBERGANG
ZIEL/QUELL-
VERKEHRSRÄUME

0 1 5 10 km

Abbildung 5-17:

Verkehrsverflechtung Schiene Güterverkehr,
Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr ohne
Transitverkehr

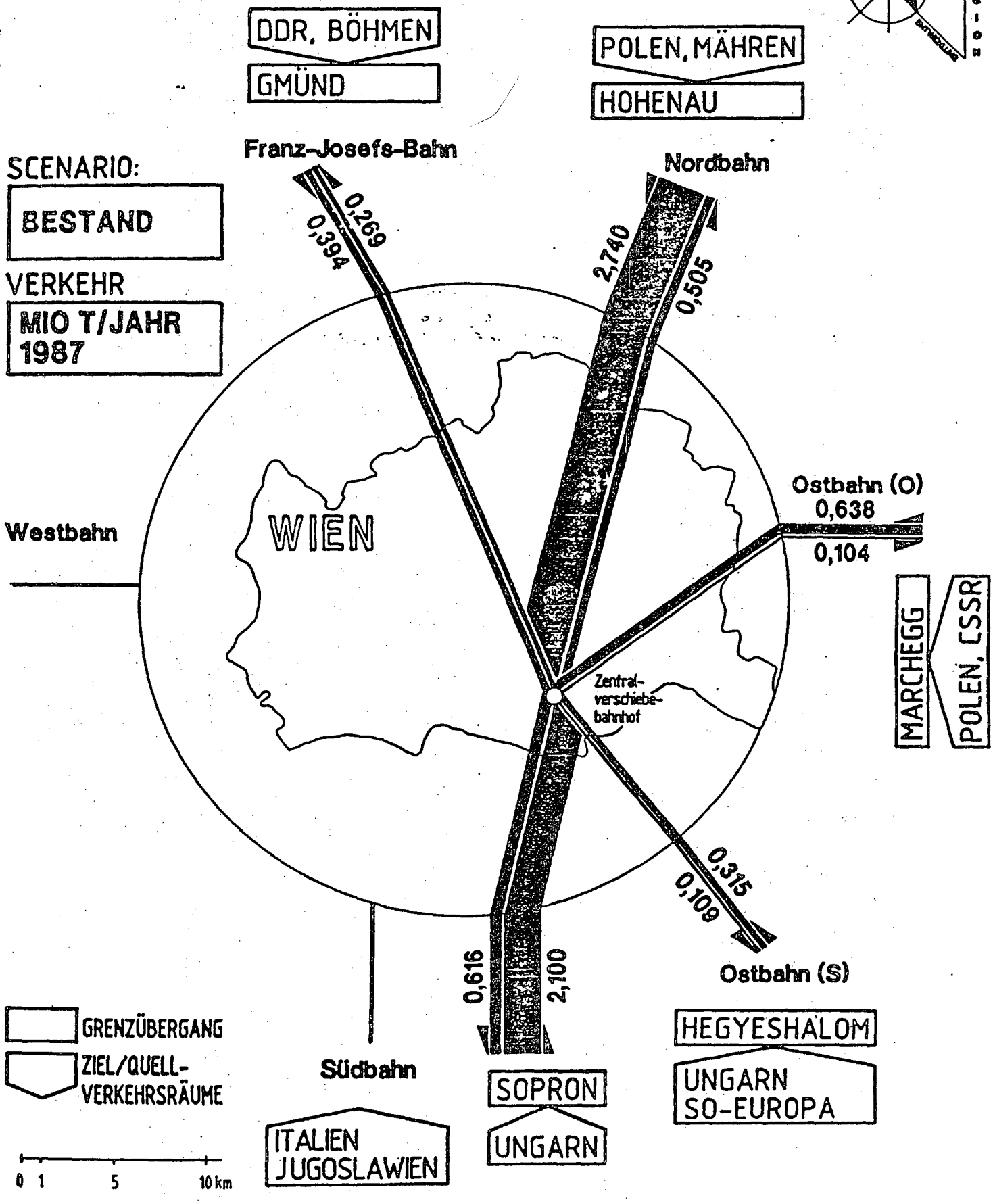
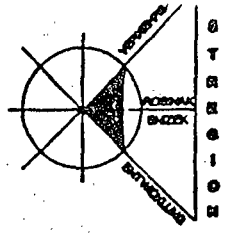


Abbildung 5-15: Verkehrsverflechtung Schiene Güterverkehr, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr ohne Transitverkehr