

Republik Österreich

~~_____~~
~~_____~~
Dr. Johannes Ditz
Wirtschaftsminister

Wien, am 31. Mai 1995
GZ: 10.101/176-Pr/10a/95

XIX. GP-NR
921 /AB
1995 -06- 02

ZU 1008 /J

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1008/J betreffend kombinierte Planung von Schiene und Straße, welche die Abgeordneten Anschöber, Wabl, Freundinnen und Freunde am 21. April 1995 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkte 1 bis 13 der Anfrage:

Wer ist auf Bundes- bzw. Landesebene für die kombinierte Planung von Schiene und Straße zuständig?

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?

Sehen Sie einen Bedarf, eine derartige Koordinationsstelle für die kombinierte Planung von Schiene und Straße einzurichten? Wenn

Republik Österreich


Dr. Johannes Ditz
Wirtschaftsminister

- 2 -

ja, wann wird es diese Koordinationsstelle geben? Wenn nein, warum nicht?

Wie wird die Finanzierung bei kombinierten Projekten derzeit geregelt?

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?

Wie wurde bezüglich 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?

Liegen bereits Pläne für den zweigleisigen Schienenausbau Selzthal-Bischofshofen vor? Wenn ja, bis wann soll der zweigleisige Ausbau durchgeführt werden?

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?

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?

Republik Österreich


Dr. Johannes Ditz
Wirtschaftsminister

- 3 -

Teilen Sie die Meinung, daß im Sinne einer sich möglicherweise ergebenden Kosteneinsparung eine kombinierte Planung Schiene - Straße im Bereich des Ennstals jedenfalls durchgeführt werden sollte?

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 Bahnausbau gegeben?

Welche Konsequenzen hat das in bezug auf den Ausbau der Ennstalstrecke?

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?

Antwort:

Soweit dem Bund in den von der Anfrage angesprochenen Angelegenheiten eine Zuständigkeit zukommt, fällt diese in erster Linie in den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Nach Kenntnis des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten besteht eine eigene Koordinationsstelle für die Einleitung bzw. Betreuung einer kombinierten Planung Schiene - Straße nicht. Sie ist aus der Sicht des für den Bundesstraßenbau zuständigen Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenhei-

Republik Österreich

Dr. Johannes Ditz
Wirtschaftsminister

- 4 -

ten auch nicht notwendig, weil bereits beim Nachweis der Notwendigkeit eines Bundesstraßenbauvorhabens verkehrsträgerübergreifende Untersuchungen mitberücksichtigt werden.

Darüberhinaus werden bei allen Bundesstraßenbauvorhaben für die der Dimensionierung zugrundeliegenden Verkehrsprognosen, alle anderen Verkehrsträger im jeweils festgelegten Untersuchungsbe- reich (Trassenkorridor) ebenfalls berücksichtigt.

Weiters werden Park-and-Ride Anlagen und die Anbindung von Güter- terminals in die Planung einbezogen.

Für den Bau der Pyhrnautobahn A 9 im erwähnten Abschnitt St. Michael - Selzthal ist festzustellen, daß der Ausbau beider Ver- kehrsträger (Schiene und Straße) notwendig war bzw. ist.

Die Finanzierung (Kostenteilung) bei Bundesstraßenbauvorhaben, bei denen auch Maßnahmen der ÖBB berührt werden, wird projektbe- zogen geregelt.