



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. 17079/5-4-95

XIX. GP.-NR
 975/AB
 1995 -06- 16

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. **ZU**

1010 1J

Anschober, Freundinnen und Freunde vom 21. April 1995

Zl. 1010/J-NR/1995 "kombinierte Planung von Schiene und Straße"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

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

Der Zuständigkeitsverteilung des Bundesministeriengesetzes entsprechend, wird auf Bundesebene derzeit in meinem Ressort der österreichische Bundesverkehrswegeplan (kurz BVWP) als verkehrsträgerübergreifendes Instrument zur Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturprojekten erarbeitet.

Nach dem Bundesministeriengesetz liegt die Kompetenz für die Verkehrspolitik beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Es ist aber selbstverständlich, daß bei der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans andere Ministerien wie das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, Bundesstraßenverwaltung, das Bundesministerium für Umwelt, das Bundesministerium für Finanzen und die Ämter der Landesregierungen in alle Projektphasen eingebunden werden, um eine möglichst breite Entscheidungsgrundlage zu erhalten.

- 2 -

Darüberhinaus werden auch Interessensvertretungen und Umweltorganisationen in die Konzeption des BVWP eingebunden.

Die inhaltliche Koordination der Arbeiten am BVWP erfolgt durch das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Weiters werden in der Europäischen Union im Rahmen der transeuropäischen Netze Leitlinien für eine verkehrsträgerübergreifende Infrastruktur ausgearbeitet, die u.a. auch die Straße, die Schiene und den kombinierten Verkehr behandeln. Mein Ressort ist an der Ausarbeitung dieser transeuropäischen Netze maßgeblich beteiligt, wobei natürlich auch hier die anderen betroffenen Ministerien, ebenso wie die Sozialpartner und die Länder in die innerösterreichische Entscheidungsfindung eingebunden sind. Dadurch wird nicht nur sichergestellt, daß internationale Planungen mit den österreichischen Vorhaben abgestimmt werden, sondern auch, daß österreichische Interessen auf europäischer Ebene geeignet berücksichtigt werden. So weist z.B. der Kommissionsvorschlag für das Transeuropäische Netz betreffend den kombinierten Verkehr, der anlässlich des Beitritts der drei neuen Mitgliedstaaten im Februar dieses Jahres geändert wurde, alle im Protokoll 9 des Beitrittsvertrags Österreichs zur Europäischen Union genannten Achsen des kombinierten Verkehrs als Vorhaben von gemeinsamen Interesse aus.

Zu den Fragen 4 und 5:

"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?"

Die Finanzierung kombinierter Projekte erfolgt wie die Planung im Zusammenwirken der verschiedenen Bau- oder Planungsträger. Dabei erfolgt die Kostenteilung nach dem Verursacherprinzip.

Zu Frage 6:

"Wie wurde bzgl. der Koordination und Finanzierung beim gebündelten Verkehrsausbau im Liesing-Paltental vorgegangen, wo gleichzeitig der Ausbau der A9-Pyhrnautobahn sowie der

- 3 -

zweigleisige Schienenausbau St. Michael-Selzthal durchgeführt wurde?"

Für die ÖBB war ein zweigleisiger Ausbau der Schoberpaßstrecke von St. Michael bis Selzthal eine betriebliche Notwendigkeit. Parallel mit dem Fortschritt der Planungsarbeiten für den Ausbau der Schoberpaßstrecke wurde auch die Trasse für den Ausbau der Pyhrn-Autobahn festgelegt.

Zu den Fragen 7 und 8:

"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?"

Gegenwärtig werden (in einer ersten Ausbaustufe) ausschließlich Verkehrsstellenadaptierungen durchgeführt. Diese Baumaßnahmen geringeren Umfanges sollen betriebliche Engstellen beseitigen.

Für darüber hinausgehende Maßnahmen liegt eine Rahmenplanung vor. Seitens der ÖBB wurden auch bereits Kontakte mit den Planungsbeauftragten für den Straßenbau aufgenommen. Dabei erfolgte für allfällige spätere zweigleisige Ausbaulösungen die Festlegung technischer Parameter.

Eine analog zum Schoberpaß koordinierte Vorgangsweise Straße - Schiene, basierend auf konkreten Baulosen, kann derzeit aufgrund des unterschiedlichen Zeithorizonts der Realisierung nicht erfolgen.

Zu den Fragen 9 und 10:

"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-

- 4 -

durchgeführt?

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?"

Es ist selbstverständlich, daß beide Verkehrsträger koordiniert vorgehen. Im Hinblick darauf wurden auch im Abschnitt Stainach - Irdning - Liezen die Projekte in entsprechender Tiefe erarbeitet.

Durch diese Vorgangsweise können Probleme für jenen Verkehrsträger, der als zweiter realisiert, vermieden werden. Allerdings sind Kosten im konkreten Fall nur in geringem Ausmaß einsparbar.

Zu den Fragen 11, 12 und 13:

"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?"

Die Gewährleistung des Sicherheitsstandards auf der Westbahn steht in keinem Zusammenhang mit dem Ausbau der Ennstalstrecke, da hieraus keine Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit eines außergewöhnlichen Ereignisses (Anlaßfall Zugsunglück im Bf. Melk) abgeleitet werden kann.

Wien, am 9. Juni 1995

Der Bundesminister