

II-7007 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
OFFENTLICHE 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. 5901/30-4-92

3126 IAB

1992 -08- 18

zu 3143 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber, Freunde und Freundinnen
vom 17. Juni 1992, Zl. 3143/J-NR/1992 "Main-
Donaukanal - oberösterreichisches Hafenkonzert"

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Steigerungen des Hafenumschlagvolumens wird mit Eröffnung des Main-Donaukanals für die einzelnen österreichischen Hafentorte prognostiziert?"

Die Häfen bzw. Länder erwarten folgende Steigerungen des Umschlagsvolumens nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals bis zum Jahr 1997 (ohne Tankumschlag) im Vergleich zu 1991:

| | bis 1997 zusätzlich | 1991 |
|-------------------|---------------------|-------------|
| Linz/Enns/Aschach | 1,500.000 t | 270.000 t |
| Krems | 300.000 t | 277.000 t |
| Wien | 1,450.000 t | 637.000 t |
| VOEST Hafen | 1,800.000 t | 3,521.000 t |
| insgesamt | 5,050.000 t | 4,705.000 t |

Mein Ressort rechnet mit einer durch den Main-Donau-Kanal initiierten Steigerung des Umschlagvolumens bis 1997 von ca. 1,0 Mio t pro Jahr. Eine Zuordnung zu einzelnen Hafenstandorten ist nicht möglich. Als Begründung möchte ich anführen, daß die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße ihre standortbildende Funktion erst wirksam ausüben kann, wenn optimale nautische Bedingungen geschaffen werden - Schubverbände erst ab 1997, garantierte Tauchtiefen ab 2005. Deshalb werden meines Erachtens die optimistischen Prognosen der einzelnen Hafenstandorte nicht in dem vorgesehenen Zeitraum zu realisieren sein.

- 2 -

In ihrer Funktion als Handelshafen sind die öffentlichen Häfen Linz, Krems und Wien optimal ausgerüstet und verfügen gegenwärtig über erhebliche Kapazitätsreserven. Diese Kapazität kann durch betriebliche Maßnahmen und geringfügige Ergänzungsinvestitionen im Bedarfsfall nochmals signifikant gesteigert werden.

Zu den Fragen 2 und 5:

"Welche konkreten Verkehrsinfrastrukturinvestitionen sind für die einzelnen Hafenorte geplant, um vor allem eine Verladung vom Schiff auf die Schiene zu erreichen?"

Welche konkreten Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Bahn plant das Verkehrsministerium für die Häfen Aschach, Linz und Enns?

Ist mit der geplanten Verdoppelung des Güterumschlagvolumens am Hafen Aschach der Bestand der Aschacher Bahn langfristig garantiert?

Welche Attraktivierungsmaßnahmen sind vom Verkehrsministerium in diesem Zusammenhang geplant?"

Für Betriebsansiedlungen kommen in erster Linie die Standorte Enns und Krems in Frage. Der Ausbau der Basisinfrastruktur (Gleisanschlüsse) ist im Gange. Adaptierungen sind erst im Zuge von konkreten Vorhaben sinnvoll.

Generell wird ein schrittweises Ansteigen des Transportvolumens angenommen. Die Bahnkapazitäten zu den Häfen Aschach a.d.Donau, Linz und Enns können zum gegenwärtigen Zeitpunkt als ausreichend angesehen werden.

Zum Hafen Aschach a.d.Donau besteht gegenwärtig ein Bahnanschluß über die Anschlußbahn der Fa. Mischfutterwerk Aschach; der Bahnhof Aschach ist den derzeitigen Anforderungen angepaßt. Die Bahnstrecke selbst bewältigt das prognostizierte Mehraufkommen.

Die im Hafen Linz situierte Hafenbahn wird von SBL Linz betrieben. Im Hinblick auf die Steigerung des Hafenumschlagsvolumens ist es erforderlich, die derzeitige Situation in den

- 3 -

Bahnhöfen Linz Fbf und Linz Vbf zu überdenken und schrittweise den Anforderungen anzupassen.

Das Hafenbecken der VOEST Stahl Linz Ges.m.b.H. ist mit einem Gleisanschluß ausgestattet. Es besteht eine Bahnverbindung Hafen Linz - Linz Vbf - Summerau. Die Strecke Linz - Summerau ist mit Kapazitätsreserven ausgestattet. Durch die laufenden betriebstechnischen Verbesserungen (Schaffung zusätzlicher Blockstellen) kann zusätzliches Transportvolumen aufgenommen werden; die Problematik liegt in der Weiterführung Richtung CSFR.

Im Hafen Enns entstehen durch die Gründung der Danubia-Speicherei Ges.m.b.H. sowie den Bau eines Umschlagzentrums samt neuem Gleisanschluß weitere Kapazitätsreserven. Der im Anschluß befindliche Bahnhof Enns wurde mit zusätzlichen Gleisanlagen samt elektronischer Gleisbrückenwaage ausgerüstet. Durch die Stilllegung des ÖMV - Werkes Enns wurden Eisenbahnkapazitäten frei und können in Verbindung zur Donau genutzt werden. Ein Hafenbecken im Bereich ÖMV ist geplant und kann bei Bedarf realisiert werden.

Der auf NÖ-Seite gelegene Hafenteil wird derzeit von der Fa. ECO-PLUS erschlossen und vermarktet. Das geplante Eisenbahnprojekt sieht neben der Erschließung von Betriebsobjekten die Führung eines Gleises parallel zum Hafenbecken vor. Die Anbindung der Anschlußbahn erfolgt über das Streckengleis der Donauuferbahn in den Bahnhof St. Valentin.

In Bezug auf den Bestand der Aschacher Bahn darf ich festhalten, daß der Leistungsauftrag für den Personen- und Güterverkehr bis zum Jahr 2001 besteht.

Ausbauerfordernisse zur Bewältigung eines ggf. steigenden Güterverkehrs sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben.

Zu den Fragen 3, 4, 6 und 8:

"Existieren derzeit im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen für den Hafen Enns Projektförderplanungen für den Bau einer Autobahn- oder Schnellstraßenverbindung Engerwitzdorf-Enns?"

- 4 -

Existieren derzeit Planungen für einen Ausbau der B 130 von Aschach Richtung Linz?

Wann rechnet das Verkehrsministerium mit dem Bau der Umfahrung Enns?

Welche konkrete Trasse wird dafür gewählt?

Welche Kostenschätzungen liegen dafür vor?

Existieren Informationen des Verkehrsministeriums über Planungen für den Bau einer zweiten Stadtautobahn in Linz zur Entlastung der nach der Hafenerweiterung überhöhten derzeitigen Stadtautobahn?"

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr besitzt die Kompetenz für Verkehrspolitik; für Planung, Bau und Erhaltung von Bundesstraßen (und um eine solche handelt es sich bei angesprochenen Straßen) liegt die Kompetenz aber beim Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, Bundesstraßenverwaltung.

Zu Frage 7:

"Die ÖMV-Chemie plant in Enns eine größere Anzahl von Betriebsansiedlungen.

Um welche Gesamtmenge an Betriebsgründen handelt es sich dabei?

Existieren bereits konkrete Abschlüsse?"

Grundsätzlich ist festzustellen, daß diese Frage nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht unterliegt, weil sie operative Angelegenheiten des ÖIAG-Konzerns betrifft, welche ausschließlich von den Betrieben des ÖIAG-Konzerns zu besorgen sind und keinesfalls dem in Art. 52 B-VG genannten Begriff der "Vollziehung des Bundes" unterstellt werden können.

Nach Mitteilung der ÖIAG handelt es sich um ca. 5 Hektar Betriebsbaugelände sowie um ca. 95 Hektar Industriegebiet.

Konkrete Abschlüsse existieren derzeit nicht.

Zu Frage 9:

"Sieht der Verkehrsminister nach dem Vorliegen der drastischen Güterzuwachsprognosen nach Eröffnung des Main-Donaukanals im OÖ Hafenkonzert nun neue Prioritäten und Notwendigkeiten für einen raschen und zügigen Ausbau der Summerauerbahn?"

- 5 -

Wenn ja, welche detaillierten Planungen beabsichtigt der Verkehrsminister?"

Die Festlegung der Ausbauerfordernisse für die Summerauer Bahn - aufkommensorientierte Anpassung und Abstimmung mit den Ausbauerfordernissen der Tschechoslowakischen Staatsbahnen beinhalten ausreichende Kapazitätsreserven für zusätzliches Transportvolumen.

Wien, am 17. August 1992

Der Bundesminister

