



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

II-14892 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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. 18035/6-4-94

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Anschober, Freunde und Freundinnen vom 15. Juli 1994,

Zl. 7034/J-NR/1994 "Bahnprojekte in Oberösterreich"

6955/AB

1994-09-15

zu 7034 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 3:

"Wie lautet der Verhandlungsstand mit dem Land Oberösterreich in Sachen
 Erhaltung der öö. Nebenbahnen?"

Welche Verhandlungsrunden haben wann mit welchem Ergebnis stattgefunden?"

Das erste Gespräch fand am 7. März 1994 zwischen Generaldirektor Draxler sowie
 Bundesbahndirektor Aflenzer einerseits und Landeshauptmann Ratzenböck,
 Landeshauptmann-Stellvertreter Hochmair, Landesrat Pühringer und Landesrat
 Ackerl andererseits statt. Dabei wurde beschlossen, daß die ÖBB dem Land
 Oberösterreich ein konkretes Angebot vorlegen werden, das auf Beamtenebene
 einer detaillierteren Überprüfung unterzogen werden soll.

Nach Vorlage eines konkreten Angebotes durch Generaldirektor Draxler an
 Landeshauptmann Ratzenböck mit Schreiben vom 7. Juni 1994 fanden am 7. und 25.
 Juli Gespräche auf Beamtenebene statt. Dabei erklärten Vertreter des Landes
 Oberösterreich, daß Zahlungen seitens des Landes vorstellbar wären. Als weiteres
 Prozedere wurde vereinbart, gemeinsam drei Regionalstrecken zu analysieren und
 die Ergebnisse bei den übrigen Strecken vergleichend anzuwenden.

Zu Frage 2:

"Welche konkrete Finanzbeteiligung fordern Verkehrsministerium bzw. ÖBB vom
 Land Oberösterreich - wie lautet das Gegenangebot?"

- 2 -

Dem Anbot der ÖBB von S 130 Mio (Basis 1992) steht noch kein Gegenanbot des Landes gegenüber.

Der Bund ist bereit die Kosten der Infrastruktur (abzüglich Benutzungsentgelt) zu tragen, sowie die im gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag fixierten Ermäßigungssätze sowie den Verlagerungsbonus.

Das Land Oberösterreich müßte als Besteller regionaler gemeinwirtschaftlicher Leistungen jedenfalls die Abdeckung der, die Erlöse sowie finanziellen Bundesbeiträge übersteigenden Betriebskosten für die Züge tragen, deren Verkehr das Land wünscht. Dem Land stehen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer Beträge von S 173 Mio (1994) bzw. S 222 Mio (1995) für den regionalen Schienenverkehr zur Verfügung.

Zu Frage 4:

"Bei welchen öö. Nebenbahnen läuft wann der Erhaltungsauftrag aus?"

Mit 31.12.1993 ist gemäß § 23 Bundesbahngesetz 1992 die Nebenbahnverordnung außer Kraft getreten (aufrecht bleiben jedoch Verpflichtungen auf Grund bestehender Nahverkehrsverträge).

Zu Frage 5:

"Vor zwei Jahren hat das Parlament einstimmig einen grünen Antrag auf zweigleisigen Ausbau der Summeraubahn beschlossen. In welcher Form ist der Verkehrsminister diesem Auftrag nachgekommen?"

Da die Strecke derzeit noch ausreichende Kapazitätsreserven besitzt, erscheint ein aktueller Bedarf für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Linz-Summerau dzt. nicht gegeben. Bei entsprechender Entwicklung werden jedoch umgehend Verhandlungen zwischen ÖBB und Land Oberösterreich bezüglich der notwendigen Verträge über Verkehrsdienste und deren Bedeckung sowie - nach deren Vorliegen - Verhandlungen zwischen Bund und Land über die Finanzierung eines Ausbaues aufzunehmen sein.

Zu Frage 6:

"Welche konkreten Investitionen sind zu welchem konkreten Datum in die Summerauer geplant?"

- 3 -

Der mit dem ho. Ressort abgestimmte Mittelfristige Investitionsplan - Infrastruktur Stand 22. Februar 1994 enthält im Abschnitt Linz - Summerau für die Jahre 1995 bis 1997 folgende Investitionen:

		Mio S
<i>Elektr. Mittelstellwerk Pregarten</i>	1995:	5,0
	1996:	12,0
	1997:	3,0
<i>Elektrifizierung Summerau-Staatsgrenze</i>	1997:	50,0
	restliche Blockstellen nach Bedarf:	6,0

Die Elektrifizierung bis zur Staatsgrenze wird im Falle der Elektrifizierung des tschechischen Streckenteils, dessen definitive Realisierung noch offen ist, ausgeführt werden.

Zu Frage 7:

"Wann genau soll der viergleisige Ausbau der Westbahn auf öö. Gebiet erfolgen? Welche Teilausbauschritte sind in welchem Zeitablauf geplant und welche Kosten werden dafür veranschlagt?"

Laut Verordnung vom 4.8.1993 wurde der HL-AG die Planung eines möglichst viergleisigen Ausbaues des Westbahnabschnittes St. Pölten-Wels übertragen.

Zu dem hievon betroffenen oberösterreichischen Streckenteil:

Umfahrung Enns:

Projektierung im Gang (erfolgt unter Bedachtnahme auf den Ausbau der B1), noch keine Baugenehmigungseinreichung.

Asten Linz:

Voruntersuchungen für eine Umfahrung Ebelsberg; Baubeginn nicht vor 1998.

Linz-Wels:

Im Mai d.J. wurde die Verbindungsschleife Marchtrenk-Traun fertiggestellt.

Zu den Fragen 8 bis 12:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister die Bemühungen der Grünen, wonach ein viergleisiger Ausbau auf der Strecke Wels-Salzburg unterlassen und statt dessen ein Schnellbahnbau im Bereich Wels-Braunau-Simbach-München realisiert werden soll?"

Welche Kostenschätzungen liegen für beide Projekte vor?

Welcher Realisierungszeitraum ist geplant?

Welche konkreten Detailprojekte für die Strecke via Braunau/Simbach liegen vor?

Wann gab es diesbezüglich Verhandlungen mit der deutschen Seite? Welche Ergebnisse konnten dabei erzielt werden?"

Anlässlich des offiziellen Besuches des deutschen Bundesverkehrsministers Wissmann am 10. Februar 1994 wurde einvernehmlich festgelegt, eine bilaterale Arbeitsgruppe mit dem Auftrag einzusetzen, den Ausbau der Relation über Simbach einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen und diesbezüglich Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Sowohl die deutschen als auch die österreichischen Überlegungen gehen vorerst weiterhin davon aus, die bestehende Westbahn zwischen Linz und Salzburg als Hochleistungsstrecke auszubauen und den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Linz und München über Salzburg abzuwickeln. Demzufolge weist auch der Deutsche Bundesverkehrswegeplan 1992 die Strecke Freilassing - Mühldorf (Obb) - München als Ausbaustrecke, und zwar als "Überhang aus dem Bundesverkehrswegeplan 1995", aus, sodaß nach Realisierung dieses Ausbauprojektes als Fortsetzung der österreichischen Westbahn eine Entlastungsstrecke für die stark belastete Verbindung Salzburg - Rosenheim - München zur Verfügung stehen würde.

Zu Frage 13:

"In Linz ist die Errichtung eines Schnellbahnkreuzes geplant. Für welche Größenordnung an Bundeszuschüssen für dieses Projekt setzt sich der Verkehrsminister ein? Gab es bereits Verhandlungsrunden mit dem Land OÖ und der Stadt Linz?"

Wenn ja, wann und mit welchem konkreten Ergebnis?"

- 5 -

Für das Projekt eines Linzer "Schnellbahnkreuzes" wurden mehrere Studien erstellt, die inhaltlich aber stark divergieren.

Eine konkrete Aussage über Infrastrukturkosten und Verhandlungen für deren Finanzierung sind erst nach Vorliegen eines zwischen Land, Stadt Linz und ÖBB bzw. ESG koordinierten Projektes möglich.

Wien, am 12. September 1994

Der Bundesminister

