

1724/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1769/J-NR/1997, betreffend Verkehrsentwicklung in Oberösterreich, die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 14. Jänner 1997 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Wie entwickelte sich jeweils aufgeteilt auf PKW und LKW der durchschnittliche tägliche Tagesverkehr jeweils in den Jahren 1980, 1985, 1990, 1995 und 1996 auf folgenden Straßenstücken in Oberösterreich:

A1 bei Haid/Ansfelden, Linzer Stadtautobahn am Bindermichl, Prager Bundesstraße bei Freistadt, Pyhrnpaßstraße, Pyhrnautobahn bei Inzersdorf, Pyhrnautobahn bei Sattledt, Innkreisautobahn bei Pichl, Salzburger Straße im Ortsgebiet Wels, Welser Osttangente, Straßenabschnitt zwischen Asten und Enns, Ortsgebiet von Alkoven, Ortsgebiet von Traunkirchen, Ortsgebiet von Neumarkt, Ortsgebiet von Schwanenstadt, 81 im Ortsgebiet von Timmelkam, B 1 im Ortsgebiet von Vöcklabruck, Ortsgebiet von Grünburg, Ortsgebiet von Losenstein, Durchzugsverkehr im Bereich Steyr.

Antwort:

Ich darf hier auf die beiliegenden Tabellen 1 bis 4 verweisen und darf zur Vergleichbarkeit der Daten noch anmerken, daß sich die Zählstellen teilweise in ihrer Lage verändert haben, bzw. daß auch neue Zählstellen eingeführt wurden. Bei den vorliegenden Tabellen wurde die jeweils nächste Zählstelle zur angegebenen Position ausgewählt.

Ich möchte aber auch darauf hinweisen, daß selten direkt im Ortsgebiet gezählt wurde,

um die Ergebnisse des Abschnittes nicht allzusehr zu verfälschen.

Quelle der Daten sind die Händischen (ECE) und Automatischen Verkehrszählungen.

2. Wie entwickelte sich in den selben Jahren wieder aufgeteilt auf PKW und LKW die Gesamteinreisezahl sowie Gesamtausreisezahl bei Suben, bei Wulowitz, bei Leorrfelden, bei Braunau/Passau?

Antwort:

Hier darf ich auf die beiliegende Tabelle 5 verweisen, deren Quelle die Zollstatistik des Finanzministeriums ist. Die Daten von 1980 und 1985 konnten vom Bundesministerium für Finanzen allerdings nicht zur Verfügung gestellt werden.

3. Wie bewertet der Verkehrsminister die Lage der folgenden Bahnprojekte, die Frage notwendiger Ausbaumaßnahmen? Wann wird es zu welchen konkreten Ausbaumaßnahmen auf diesen Strecken kommen? Wann soll der Baubeginn erfolgen? Welche Summen sollen investiert werden? Wann soll die Bautätigkeit beendet sein? Es handelt sich um die Summerauerbahn (welche Verhandlungsergebnisse liegen diesbezüglich mit Tschechien vor), um die Pyhrnautobahn, den Ausbau des Linzer Hauptbahnhofes, den Bau der Linzer Stadtbahn, den Ausbau der Donauuferbahn, die Erhaltung bzw. den Ausbau der oberösterreichischen Nebenbahnen, den Ausbau bzw. Erhaltung der Haager Lies, die Bahnverbindung Wels-Simbach.

Welche Verhandlungsergebnisse liegen bezüglich der Verbindung Wels-Simbach mit Bayern vor? -

Antwort:

Eine Attraktivierung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im oberösterreichischen Zentralraum erscheint aus verkehrspolitischen Überlegungen wünschenswert. Eine solche Attraktivierung setzt sowohl die Verbesserung von Anlageverhältnissen auf der Summerauer Bahn, der Pyhrnbahn und der Strecke Wels - Neumarkt-Kallham-Simbach(Inn) als auch die Realisierung der Projekte "Neugestaltung des Linzer Hauptbahnhofes" und Schaffung der City-S-Bahn Linz voraus. Wie mir die Österreichischen Bundesbahnen berichten, werden daher derzeit auch entsprechende Untersuchungen durchgeführt und finden Gespräche mit dem Bundesland Oberösterreich statt.

Der weitere Bestand der Mehrzahl der Regionalbahnen in Oberösterreich (darunter auch der Donauuferbahn, der Mühlkreisbahn und der Regionalbahn Wels - Grünau im Almtal) ist allerdings vom Abschluß einer vertraglichen Regelung zwischen dem Bundesland Oberösterreich und den Österreichischen Bundesbahnen über die finanzielle

Absicherung des auf diesen Bahnlinien geführten regionalen Personenverkehrs abhängig Voraussetzung ist die Übernahme des effektiven Betriebsabganges durch das Land bzw. die bestellenden Gemeinden.

Was die "Haager Lies," anlangt, so stellt sich die Situation so dar, daß die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1994 aus kaufmännischen Überlegungen gezwungen waren, das Betriebsübereinkommen mit dem Unternehmen Stern & Hafferl zu kündigen. Zur Rettung der Lokalbahn Lambach - Haag am Hausruck wurde daraufhin die Gründung einer regionalen Betreibergesellschaft erwogen. Diese Aktivitäten werden von den Österreichischen Bundesbahnen begrüßt, doch besteht derzeit seitens des Unternehmens keine Absicht, sich an dieser Gesellschaft zu beteiligen, Die Österreichischen Bundesbahnen haben daher - auch um einen Nachfolgeverkehr durch ein anderes Verkehrsunternehmen auf dieser Strecke überhaupt möglich zu machen - bei der Obersten Eisenbahnbehörde meines Ressorts um Enthebung von der Betriebspflicht angesucht.

Durch die Zusage des Landeshauptmannes von Oberösterreich, ab dem 1.1.1997 bis zur Gründung der Betreibergesellschaft einen 50%-Anteil am Betriebsabgang dieser Regionalbahn zu übernehmen, erscheint derzeit der Weiterbestand des Personenverkehrs auf der "Haager Lies," gesichert.

Ich gehe davon aus, daß noch in diesem Jahr eine einvernehmliche Lösung zwischen dem Bund, dem Land Oberösterreich, den Anrainergemeinden, dem Unternehmen Stern & Hafferl und den Österreichischen Bundesbahnen gefunden wird.

Zu den einzelnen von Ihnen angesprochenen Maßnahmen darf ich auf die Anfragebeantwortungen meines Amtsvorgängers zu den Arlfr8gen 579/J-1996 (Summerauerbahn), 1263/J-1996 (Summerauerbahn), 1257/J-1996 (Pyhrnbahn) und 1486/J-1996 (Innkreisbahn) verweisen und ergänzend dazu folgendes anmerken:

Summerauerbahn:

In Absprache Österreich - Tschechien ist derzeit eine Studie in Ausarbeitung, die die Ausbaumöglichkeiten hinsichtlich der Strecke Linz - Summerau - Prag und der Franz-Josefs-Bahn zum Inhalt hat. Diese Studie, die seitens Österreichs vom Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, den ÖBB und unter Einbeziehung der beiden Länder Oberösterreich und Niederösterreich in Auftrag gegeben wurde, wird voraussichtlich Mitte 1997 vorliegen.

Pyhrnbahn

1997 werden bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsabwicklung im Bf, Klaus gesetzt. Planungsarbeiten laufen für die Linienverbesserung Ried/Diepersdorf - Wartberg, für den Bahnhofsumbau Wartberg und für den zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Wartberg - Schlierbach. Für die zweigleisige Umfahrung Schlierbach wird

1997 die Einreichung zur Trassenverordnung erfolgen.

Großraum Linz

Ende 1995 wurde von der Fa. Prognos aus 4 Planungsszenarien das volkswirtschaftlich, betriebswirtschaftlich und verkehrsmäßig wirksamste Szenario (A-Szenario), dargestellt und den Politikern von Stadt und Land zur Realisierung empfohlen.

Anfang 1996 wurden diesbezügliche Beschlüsse im Landtag und im Gemeinderat herbeigeführt.

Das A-Szenario beinhaltet im wesentlichen :

- Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof
- Verlängerung von Straßenbahnlinien
- Errichtung eines modernen Busbahnhofes am Bahnhof Linz Hbf.
- Verbindung des Bahnhofs Urfahr mit dem Hbf. Linz (City-S-Bahn)
- Verlängerung der LILO

Diese Baumaßnahmen sollen in 4 Etappen innerhalb der nächsten 10 - 12 Jahre umgesetzt werden.

Im Oktober 1996 wurde eine Errichtungsgesellschaft - Gesellschafter sind Land Oberösterreich und Stadt Linz - gegründet. Ihr obliegt die gesamte Planung und Realisierung der einzelnen Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und Behörden.

Einem bereits Mitte 1996 installierten Lenkungsausschuß obliegt die Genehmigung der Projekts- und Zeitpläne sowie die Überwachung der Realisierungsschritte. Gleichzeitig hat der Lenkungsausschuß die Finanzierung der einzelnen Etappen sicherzustellen.

Die ÖBB agieren in diesem Fall lediglich als Auftragnehmer für Planung und Projektrealisierung im ÖBB-Bereich,

Wels-Neumarkt- Kallham-Braunau- Simbach(Inn)

Die Zweckmäßigkeit von Ausbaumaßnahmen für die Eisenbahnverbindung Wels - Neumarkt-Kallham - Ried - Braunau/Simbach - Mühldorf (Obb) - München muß im großräumigen internationalen Netzzusammenhang gesehen werden.

Fragen der künftigen Aufteilung der Verkehrsaufgaben, der Ausbaumöglichkeiten und der darauf abzustimmenden Ausbaumaßnahmen können daher nur bilateral mit der Bundesrepublik Deutschland erörtert und untersucht werden.

Um Erkenntnisse über die zu erwartenden Güterverkehrsmengen und über eine

langfristige Aufteilung der Güterverkehre auf die einzelnen Strecken zwischen Österreich und der Bundesrepublik Deutschland zu erarbeiten, wurde im Rahmen der an die HL-AG übertragenen Vernetzungsplanung eine gemeinsame "Verkehrsstudie Donaukorridor" mit dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland im Herbst 1996 vorbereitet. Anfang Jänner 1997 wurde mit den Bearbeitungen begonnen, die Ergebnisse sollen bis Ende 1997 vorliegen.

Die Ergebnisse dieser Verkehrsstudie werden für das weitere Vorgehen bezüglich allfälliger Ausbaumaßnahmen der Innkreisbahn eine wesentliche Planungsgrundlage in bezug auf qualitative und kapazitative Anforderungen an die künftigen Anlageverhältnisse darstellen.

Donauuferbahn

Im Zusammenhang mit dem der HL-AG übertragenen Projekt "Enns" (Westbahn-Umfahrung Enns; zwischen St. Valentin und Asten) im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen an der Westbahn - dieses Vorhaben wurde zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht - müssen auch ca. 2,2 km des Streckengleises St. Valentin - Mauthausen - Grein verschwenkt werden (zusätzliches Schleifengleis Richtung Mauthausen). Zusätzlich ist geplant, ein Gleis zwischen der Anschlußbahnweiche zur ECO-Plus Hafensbahn und der Haltestelle Ennsdorf zu errichten. Durch dieses Projekt wird eine direkte Verbindung von der Landeshauptstadt Linz in die oberösterreichische Region entlang der Donauuferbahn - ohne Umweg über St. Valentin - möglich.