

1075/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1077/J - NR/2000, betreffend Ausbauvorhaben der einzelnen Bahnstrecken in Oberösterreich, die die Abgeordneten Moser und Freundinnen am 7. Juli 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Grundsätzlich hat sich der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach den langfristig abzuschätzenden Erfordernissen zu richten. Dessen ungeachtet können kurz - und mittelfristige Tendenzen entscheidend bzw. ausschlaggebend für eine mögliche Neubetrachtung des Realisierungszeitraumes sein.

Wie ich bereits mehrfach ausgeführt habe, ist jedoch angesichts der angespannten Budgetsituation die Notwendigkeit gegeben, sämtliche Eisenbahninfrastruktur - projekte kritisch zu prüfen und bezüglich der Investitionserfordernisse und Nutzwirkungen zu optimieren und darauf aufbauend entsprechende Entscheidungen zu treffen und erforderlichenfalls Anpassungen vorzunehmen.

Zu den Fragen 1 und 2:

Zur Erhöhung der Streckenkapazität und zur Verbesserung der Betriebsqualität auf der Strecke Linz - Selzthal (Pyhrnstrecke) sind insbesondere ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau mit Linienverbesserungen für eine Anhebung der Geschwindigkeit auf 140 km/h sowie der Umbau bestehender Bahnhöfe beabsichtigt. Die Priorisierung der auszubauenden Streckenabschnitte wird primär nach betrieblichen Kriterien vorgenommen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind nachstehende Ausbaumaßnahmen zur Planung bzw. zum Bau übertragen:

1. Linienverbesserung zwischen Ried - Diepersdorf und Wartberg a. d. Krems. Die Inbetriebnahme ist für das heurige Jahr geplant; die Planungs - und Errichtungskosten betragen ca. 260 Mio ATS.
2. Umbau des Bahnhofes Wartberg a. d. Krems. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2002 geplant; die Planungs - und Errichtungskosten betragen ca. 250 Mio ATS.
3. Linienverbesserung zwischen Wartberg a. d. Krems und Schlierbach (Raum Nußbach). Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2006 geplant; die Planungs - und Errichtungskosten betragen ca. 150 Mio ATS.
4. Umfahrung Schlierbach. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2006 geplant; die Planungs - und Errichtungskosten betragen ca. 400 Mio ATS.

Zu Frage 3:

Wie ich bereits in der Beantwortung der an mich gerichteten schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 499/J - NR/2000 betreffend „Summerauer Bahn“ ausgeführt habe, wurde die Strecke Linz - Staatsgrenze bei Summerau mit der 4. Hochleistungsstrecken -Verordnung der Bundesregierung (BGBl. Nr. 273/1997 vom 19. September 1997) zur Hochleistungsstrecke erklärt. Mit der 6. ÖBB - Übertragungsverordnung (BGBl. Nr. 49/1999 vom 11. Februar 1999) wurde den Österreichischen Bundesbahnen die Rahmenplanung für den Ausbau der Summerauer Bahn übertragen. Zielsetzung dieser Planung ist es, die jeweiligen Ausbauerfordernisse für die Strecke Linz - Staatsgrenze bei Summerau zu untersuchen und einen Zeit - und Kostenrahmen für die Realisierung der einzelnen Ausbaumaßnahmen festzulegen, wobei auch die Vorstellungen des Landes

Oberösterreich hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung des Personennahverkehrs zu berücksichtigen sind.

Darüberhinaus wird im Sinne des österreichisch - tschechischen Abkommens über die „Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens“ eine gemeinsame Arbeitsgruppe infrastrukturelevante Fragen (z.B. die Umsetzung der Ergebnisse der 1999 fertiggestellten Machbarkeitsstudie über den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Linz - Summerau/Horni Dvoriste - Prag), aber auch allgemeine organisatorische und rechtliche Fragen von bilateralem Interesse behandeln.

Zu Frage 4:

In der Beantwortung der an mich gerichteten schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 506/J - NR/2000 betreffend „Westbahn und Innviertler Bahn“ habe ich ausgeführt, dass in den Untersuchungen zur Verkehrsstudie „Donaukorridor“ hinsichtlich der Strecke Mühldorf - Simbach am Inn/Braunau am Inn - Neumarkt - Kallham die Annahme vertreten wird, dass für das nach derzeitigen Prognosen für das Jahr 2010 zu erwartende Verkehrsaufkommen, ein Ausbau dieser Strecke nicht erforderlich ist. Grundsätzlich kommt jedoch dieser Strecke im Gesamtkontext des Donaukorridors eine wichtige Funktion zu, da sie in der Lage wäre, nach kapazitativer Erschöpfung der bereits teilweise bzw. zur Gänze ausgebauten Strecken Nürnberg - Passau - Wels und München - Salzburg - Wels weitere Verkehre aufzunehmen. Daraus resultiert das Erfordernis, die notwendige Leistungsfähigkeit dieser Strecke zu bewahren, weshalb seitens der Österreichischen Bundesbahnen geplant ist, auf dem Streckenabschnitt zwischen Neumarkt - Kallham und Braunau am Inn einen signalisierten Zugleitbetrieb zu errichten. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2004 geplant; die Planungs - und Errichtungskosten betragen ca. 320 Mio ATS.

Aus den oben genannten Gründen ist davon auszugehen, dass die „Innviertler Bahn“ kurz - bzw. mittelfristig in erster Linie regionalen Verkehrszwecken dient. Im Zusammenhang mit den Anforderungen des Regionalverkehrs wurden bereits Ausbauüberlegungen entwickelt, welche derzeit mit dem Land Oberösterreich und den Österreichischen Bundesbahnen erörtert und abgestimmt werden. Der nahverkehrsgerechte Ausbau dieser Strecke setzt jedoch den Abschluss eines

Verkehrsdienstevertrages zwischen dem Land Oberösterreich und den Österreichischen Bundesbahnen voraus.

Zu den Fragen 5 und 6:

Zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich wurde ein Übereinkommen über die Infrastrukturplanung „Regionaler Schienenverkehr im Großraum Linz“ abgeschlossen. Dieses Übereinkommen sieht die Erstellung und die Finanzierung ausgereifter Konzepte für die Realisierung verschiedener Projekte im Rahmen des nahverkehrsgerechten Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur im Großraum Linz vor, wofür Investitionsmittel in der Höhe von rd. 300 Mio. ATS veranschlagt sind, welche zu 60 % durch den Bund und zu 40 % durch das Land Oberösterreich getragen werden. Als konkrete Projekte wären unter anderem

- der nahverkehrsgerechte Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Neumarkt - Kallham und Braunau am Inn
- der nahverkehrsgerechte Ausbau der Summerauerbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Freistadt
- der nahverkehrsgerechte Ausbau der Pyhrnbahn im Streckenabschnitt zwischen Nettingsdorf und Kirchdorf a. d. Krems

zu nennen.

Das Übereinkommen sieht weiters vor, dass nach Fertigstellung der jeweiligen Konzepte Verträge zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Realisierung und Finanzierung der einzelnen Vorhaben abzuschließen sind, in welchen auch der noch auszuverhandelnde Finanzierungsschlüssel zu vereinbaren sein wird.