

2164/AB XXI.GP
Eingelangt am:17.05.2001

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2175/J - NR/2001, betreffend den Ausbau des öffentlichen Verkehrs - Summerauer Bahn und Rollende Landstraße, die die Abgeordneten Gaßner und GenossInnen am 20. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche Position vertreten Sie hinsichtlich des Ausbaues eines zweigleisigen Bahnabschnittes bis Summerau?

Wenn Sie den Ausbau befürworten, welche konkreten Maßnahmen wurden für deren Umsetzung gesetzt?

Antwort:

Die im Jahr 1999 von den ÖBB durchgeführte Projektentwicklung Linz - Summerau kam zu dem Ergebnis, dass gemäß den aktuellen Verkehrsprognosen ein zweigleisiger Ausbau zwischen Linz und St. Georgen a. d. Gusen (mit Ausnahme der Donaubrücke) unter Annahme einer Steigerung im Personennahverkehr sinnvoll ist. In den übrigen Streckenabschnitten sieht das bisherige Konzept der ÖBB punktuelle Verbesserungsmaßnahmen der Infrastruktur (insbesondere Bahnhofsausbauten) vor, die eine Steigerung der Kapazitäten sowie der Betriebsqualität bewirken.

Fragen 3, bis 5:

Welche kurz - und mittelfristigen Maßnahmen sind geplant?

Wer ist in deren Umsetzung involviert?

Wer wird noch hinzugezogen?

Antwort:

Mit der 6. ÖBB - Übertragungsverordnung wurde 1999 den ÖBB die Rahmenplanung für den Ausbau der Summerauerbahn übertragen. Zielsetzung dieser von den ÖBB durchzuführenden Planung ist es, die jeweiligen Ausbauerfordernisse für die Strecke Linz - Staatsgrenze bei Summerau zu untersuchen und einen Zeit - bzw. Kostenrahmen für die Realisierung der einzelnen Ausbaumaßnahmen festzulegen.

Fragen 6 bis 11:

Wurden diesbezügliche Gespräche mit der Tschechischen Republik aufgenommen?
Wenn Sie den Ausbau ablehnen, was sind die konkreten Gründe dafür?
Welche Alternativen bieten Sie an?
Wird die Summerauer Bahn in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Zwischen den Verkehrsministerien Österreichs und der Tschechischen Republik wurde bereits am 7. Juni 1995 ein österreichisch - tschechisches Abkommen über die „Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens“ geschlossen. Gemäß Artikel 3 dieses Abkommens tritt die „gemeinsame Arbeitsgruppe“ jährlich zusammen und behandelt unter anderem infrastrukturelevante Fragen von bilateralem Interesse. In der vorjährigen Sitzung am 27. März 2000 in Bmo wurde die Einsetzung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe „Eisenbahn - Korridore Wien - Gmünd/ - C.Venice - Veseli n.L. - Prag und Linz - Summerau/H. Dvoriste - C. Budejovice - Vesell - Prag“ unter Beteiligung der betroffenen Regionen beschlossen.

Diese hat auf Grundlage einer im Jahr 1999 fertig gestellten „Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Wien - Gmünd bzw. Linz - Summerau/Homi - Dvoriste - Prag“, an der sich die Länder Niederösterreich und Oberösterreich beteiligt haben, die weitere Vorgangsweise und Umsetzung abzustimmen. Die erste Sitzung dieser Arbeitsgruppe fand am 23. Mai 2000 in Linz statt. An den Besprechungen nehmen auf österreichischer Seite neben Vertretern meines Ressorts und der Österreichischen Bundesbahnen auch Vertreter der Länder Niederösterreich und Oberösterreich teil.

Zu den Aufgaben dieser Arbeitsgruppe zählt vor allem die Erstellung und Abstimmung entsprechender Zeit - und Finanzpläne für die zu realisierenden Ausbaumaßnahmen sowohl auf österreichischem als auch auf tschechischem Staatsgebiet, die derzeit in Ausarbeitung sind und insbesondere zwischen den Eisenbahnen abgestimmt werden müssen.

Mit der 6. ÖBB - Übertragungsverordnung (BGBl. II Nr. 48/1999 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 - bzw. Kostenrahmen für die Realisierung der einzelnen Ausbaumaßnahmen festzulegen, wobei auch die Vorstellungen des Landes Oberösterreich hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung des Personennahverkehrs zu berücksichtigen sind.

Die Projektentwicklung der ÖBB kam zu dem Ergebnis, dass - unter Annahme einer den aktuellen Prognosen entsprechenden Steigerung des Personennahverkehrs - ein zweigleisiger Ausbau zwischen Linz und St. Georgen a.d. Gusen (mit Ausnahme der Donaubrücke) sinnvoll ist.

Dieser selektiv zweigleisige Ausbau der Summerauer Bahn wird in die Überlegungen zur Erstellung des Generalverkehrsplanes aufgenommen.

Fragen 12 und 13:

Welche Position vertreten Sie hinsichtlich eines Ausbaus der Rollenden Landstraße bis nach Udine?

Wenn Sie den Ausbau befürworten, welche konkreten Maßnahmen wurden für deren Umsetzung gesetzt?

Antwort:

Einleitend ist festzustellen, dass im Bereich der ÖBB die Beförderungsleistung der 5 Rollenden Landstraße (RoLa) von ca. 250.000 LKW im Jahr 1999 auf über 310.000 LKW im Jahr 2000, somit um mehr als 20 %, gestiegen ist. Im Jahr 2000 wurden erstmals über 1000 LKW im werktäglichen Durchschnitt auf der Rola transportiert.

Diese deutliche Aufkommenssteigerung wird sich im Jahr 2001 voraussichtlich weiter fortsetzen. Aus heutiger Sicht scheint ein Jahresergebnis von über 370.000 Sendungen (über 1200 LKW pro Tag) sehr realistisch, wobei alle zur Verfügung stehenden Ressourcen (insbesondere Waggonkapazitäten) gegenwärtig voll ausgelastet sind.

Dazu werden die ÖBB ihr Zugangebot von derzeit 70 Zügen in 24 Stunden auf bis zu 90 Zügen in 24 Stunden ausweiten, und zwar durch Erhöhung der Zugzahl auf der Tauernachse, der Donauachse und der Brennerachse unter Nutzung der 200 neuen Niederflurwagen der Fa. ÖKOMBI. Neu hinzukommt überdies die Relation Wels - Maribor auf der Pyhrnachse.

Im Raum Udine ist ein großer Güterterminal direkt beim Verschiebebahnhof Cervignano situiert, der für die RoLa optimal geeignet wäre. Derzeit ist der italienische Streckenabschnitt Tarvisio C. - Udine für Rola - Züge mit LKW mit 4 m Eckhöhe noch nicht behördlich zugelassen.

Die Führung einer RoLa nach Cervignano könnte mittelfristig diskutiert werden, wenn der italienische Staat (analog zur Republik Österreich) die Rola unterstützt und darüberhinaus die entsprechende Waggonkapazität geschaffen wird (die ab Sommer 2001 vorhandenen insgesamt 800 Wagen sind für die zitierte Angebotsausweitung auf anderen Relationen bereits restlos vergeben).

Fragen 14 bis 16:

Welche sind in Hinkunft geplant?

Wenn Sie den Ausbau ablehnen, was sind die konkreten Gründe dafür?

welche alternativen Lösungen schlagen Sie vor?

Antwort:

Die Möglichkeit konkreter Maßnahmen wird in den nächsten Monaten mit dem Bund, den italienischen Staatsbahnen und der Fa. ÖKOMBI intensiv verhandelt werden.