

2627/AB XXI.GP
Eingelangt am: 27.08.2001

**BUNDESMINISTERIUM für
VERKEHR, INNOVATION
und TECHNOLOGIE**

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2602/J - NR/2001 betreffend Vermeidung einer Transitlawine für Linz und das Mühlviertel, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 27.6.2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Welche Konsequenzen gedenken Sie im einzelnen aus der genannten Korridorstudie zu ziehen a) für den Ausbau der B 310, b) für den Ausbau der Summerauerbahn?

Antwort:

Die gegenständliche Korridoruntersuchung wurde als verkehrsträgerübergreifende Korridoruntersuchung in Auftrag gegeben und durchgeführt, wobei zuständigkeitsshalber keine konkreten Festlegungen hinsichtlich des Schieneninfrastrukturausbaues beabsichtigt waren, zumal die Untersuchung noch seitens des damaligen Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten in Auftrag gegeben wurde.

Für die B 310 Mühlviertler Straße wurde die in der GSD Untersuchung („Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“) vermutete Höchstrangigkeit (GSD Typ 1) bestätigt, was in weiterer Folge zum Antrag um Aufnahme in das TEN - Netz geführt hat. Hinsichtlich der internationalen Funktion dieses Straßenzuges wird darauf hingewiesen, dass die Errichtung einer leistungsfähigen Verbindung des Wirtschaftsraumes Linz mit Ceske Budejovice und in weiterer Folge mit Praha von zentraler Bedeutung ist, da damit der zentrale tschechische Ballungsraum erschlossen wird.

Frage 2:

Besteht für die in Ihrem Haus eingerichtete Gruppe, die zusätzlich zu den bereits vorliegenden Arbeiten und Ergebnissen zum Bundesverkehrswegeplan einen sogenannten „Gesamtverkehrsplan“ entwickeln soll, eine Verpflichtung, die Ergebnisse derartiger unter beträchtlichem öffentlichen Mittelaufwand erarbeiteten Untersuchung zu übernehmen, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Zuge der Erstellung des Generalverkehrsplanes wird selbstverständlich auf derartige Untersuchungen zurückgegriffen, zumal es die Aufgabe des Expertenteams ist, zufolge des gegenwärtigen aktuellen Kenntnisstandes unter anderem auch eine Abschätzung für den künftigen Infrastrukturbedarf zu tätigen.

Fragen 3 bis 6:

Welche Vereinbarungen auf rechtlicher und politischer Ebene zum Ausbau der Summerauerbahn zwischen Österreich und Tschechien liegen bereits vor?

Wann werden Sie den Beschuß des Nationalrats vom Juni 1993 für den zweigleisigen Ausbau der Summerauerbahn umsetzen?

Sind Sie bereit, die Initiative der Sozialpartner vom vergangenen November auf durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Summerauerbahn aufzugreifen und umzusetzen, wenn ja, wann, wenn nein warum nicht?

Sind Sie bereit, mit dem Verkehrsminister Tschechiens über einen grenzüberschreitenden durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Summerauerbahn zu verhandeln, und wenn ja, bis wann?

Antwort:

Die Strecke Linz - Staatsgrenze bei Summerau ist Bestandteil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) und wurde mit der 4. Hochleistungsstrecken - Verordnung der Bundesregierung (BGBI. Nr.273/1997 vom 19. September 1997) zur Hochleistungsstrecke erklärt. Mit der 6. ÖBB - Übertragungsverordnung (BGBI. II Nr.48/1999 vom 1 i. Februar 1999) wurde den Österreichischen Bundesbahnen die Rahmenplanung für den Ausbau der Summerauer Bahn übertragen.

Zielsetzung dieser Planung ist es, die 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. Daraus und aus den kapazitativen Möglichkeiten auf tschechischer Seite (die Strecke ist abgesehen vom Nahverkehrsbereich Prag - Benesov ebenfalls eingleisig) ist eine allfällige Notwendigkeit eines zweigleisigen (Teil -) Ausbaus abzuleiten.

Bereits seit 1991 finden mit der Tschechoslowakei bzw. der Tschechischen Republik regelmäßig intensive Gespräche auf Ebene der Verkehrsressorts über den Ausbau der Eisenbahnverbindungen statt. Am 7. Juni 1995 wurde das österreichisch - tschechische Abkommen über die „Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens“ unterzeichnet. Gemäß Artikel 3 dieses Abkommens tritt die „gemeinsame Arbeitsgruppe“ jährlich zusammen und behandelt infrastrukturrelevante Fragen, aber auch allgemeine organisatorische und rechtliche Fragen von bilateralem Interesse.

Am 27. März 2000 wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Verkehrsressorts und der Bahnen eingesetzt, die auf Grundlage der im Jahre 1999 bilateral erstellten „Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Wien - Gmünd/ bzw. Linz - Summerau/Horni - Dvoriste - Prag“ die weitere Vorgangsweise und Umsetzung abzustimmen hat. Die erste Sitzung dieser Arbeitsgruppe fand am

23. Mai 2000 statt; nach mehreren Abstimmungsgesprächen zwischen den beteiligten Bahnen wurden die nächsten Schritte am 2. Mai 2001 gemeinsam festgelegt.

Zu den Aufgaben dieser Arbeitsgruppe zählt unter anderem 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.

Zwischenzeitlich hat die tschechische Seite die Elektrifizierung zwischen Ceske Budejovice und der Staatsgrenze nächst Horni Dvoriste forciert vorangetrieben und die mit dem tschechischen 50 Hz - System elektrifizierte Strecke im Juni 2001 eröffnet. Die Systemtrennung erfolgt auf freier Strecke an der Staatsgrenze, so dass für elektrischen Betrieb Zweisystem - Triebfahrzeuge erforderlich sind, die derzeit noch nicht verfügbar sind. Bis zu deren Verfügbarkeit Anfang 2002 streben die ÖBB die Fertigstellung der Elektrifizierung an.

Nach einer im Jahre 2000 von der tschechischen Regierung gebilligten „Konzeption für die Entwicklung des Verkehrsnetzes der Tschechischen Republik“ soll der weitere Ausbau der Strecke Prag - C. Budejovice in den Jahren 2003 bis 2008 erfolgen; die diesbezügliche tschechische Machbarkeitsstudie ist in Fertigstellung.

Auf Grund dieser Sachlage ist davon auszugehen, dass der Ausbau der Eisenbahnverbindung Linz - Prag vereinbarungsgemäß forschreiten wird.

Frage 7:

Welche konkreten Maßnahmen zur tatsächlichen generellen Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene werden Sie zur Entlastung der AnrainerInnen und PendlerInnen a) im österreichischen Teil, b) insgesamt im Korridor Linz - Prag bis wann setzen?

Antwort:

Die österreichische Verkehrspolitik ist schon seit Jahren darum bemüht, den Güterverkehr weg von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, Schiff und kombinierter Verkehr zu verlagern. Daher wurde eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um umweltfreundliche Verkehrsarten wie den Schienenverkehr bzw. den kombinierten Verkehr zu fördern. Damit soll selbstverständlich auch eine generelle Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene bewirkt werden.

Zu diesen Fördermaßnahmen für den kombinierten Verkehr zählen verschiedene ordnungspolitische Maßnahmen wie zum Beispiel der Nutzlastausgleich, der im Straßenverkehr - und - nachlauf des kombinierten Verkehrs höhere Gesamtgewichte erlaubt als im Straßenverkehr generell, liberalisierte Korridore für Verbindungen der Rollenden Landstraße, genau definierte Ausnahmen vom Wochenend - und Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot sowie Belohnungskontingente bzw. Belohnungsökopunkte für die Nutzer der Rollenden Landstraße.

Es werden aber auch finanzielle Anreize zur Nutzung des kombinierten Verkehrs geboten, insbesondere durch die Möglichkeit der Förderung von Investitionen in den kombinierten Verkehr, durch die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Rahmen des kombinierten Verkehrs sowie durch steuerliche Erleichterungen (Kraftfahrzeugsteuer, Straßenbenutzungsabgabe). Weiters wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 6 verwiesen, in der die Maßnahmen im infrastrukturellen Bereich detailliert beschrieben sind.

Frage 8:

Sind Sie, nicht zuletzt angesichts der in Entwürfen zum Weißbuch Verkehrspolitik der EU für das TEN - Netz angedachten Verlagerung von derzeit noch in nationalen Entscheidungsbereich befindlichen Kompetenzen wie LKW - Fahrverboten, Kontrollen und Sanktionen in Gemeinschaftskompetenz zur Rücknahme des Antrags der Bundesregierung auf TEN - Transiterklärung für die B 310 bereit, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Zusammenhang mit der B 310 wurde unter meinem Vorgänger, Bundesminister DI Michael Schmid, im Oktober 2000 die Mitteilung an die Kommission weitergeleitet, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eine Ergänzung der TEN - unter anderem auch die Aufnahme der B 310 Mühlviertler Straße in das transeuropäische Straßennetz - befürwortet.

Mit dieser Mitteilung wurde kein formelles Verfahren in Gang gesetzt. Wie Ihnen bekannt ist, liegt das Vorschlagsrecht für Gemeinschaftsrechtsakte bei der Europäischen Kommission. Die Europäische Kommission ist aufgrund der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996 (TEN - Leitlinien) verpflichtet alle fünf Jahre einen sogenannten TEN - Revisionsbericht vorzulegen. Mit der Vorlage dieses Berichts ist die Kommission bereits seit Juli 1999 in Verzug und wird diesen voraussichtlich noch in diesem Jahr vorlegen. Parallel dazu hatte die Europäische Kommission seit jeher vor, einen Kommissionsvorschlag zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG auszuarbeiten. Diesen Vorschlag, der unter anderem voraussichtlich auch die Ergänzung des transeuropäischen Straßennetzes um die B 310 enthalten wird, wird sie gemeinsam mit dem TEN - Revisionsbericht vorlegen.

Nach der kommissionsinternen Beschlussfassung dieses Änderungsvorschlages der Entscheidung Nr. 1692/96/EG (TEN - Leitlinien) wird der Vorschlag dem Rat und dem Europäischen Parlament zugeleitet werden. Da Rat und Europäisches Parlament im Mitentscheidungsverfahren tätig werden, ist damit zu rechnen, dass es bis zur endgültigen Verabschiedung durch den Rat und das Europäische Parlament ungefähr 2 Jahre dauern wird.

Wie bekannt ist, hatte der Österreichische Nationalrat bereits am 16. Juni 1999 in einer Entschließung den damaligen Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und den damaligen Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit der Durchführung von weiterführenden Arbeiten betreffend die Zusammenführung von Masterplan und GSD - Studie sowie mit der Festlegung von TEN - Verkehrsverbindungen im Hinblick auf die EU - Osterweiterung beauftragt.

Nach Inkrafttreten des Bundesministeriengesetzes 2000 fiel diese Angelegenheit zur Gänze in meinen Ressortbereich.

Bei der Entscheidung über neue TEN - Straßen im Zusammenhang mit der EU - Osterweiterung waren eine Reihe von Faktoren zu berücksichtigen und abzuwägen, so unter anderem die Interessen der Wohnbevölkerung und des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und eine nachhaltige Mobilität einerseits sowie die Interessen der Wirtschaft und der Auto fahrenden Bevölkerung andererseits.

Insbesondere musste in diesem Zusammenhang auch der Richtlinienentwurf betreffend die Harmonisierung von Fahrverboten für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr berücksichtigt werden, der an das TEN - Straßennetz anknüpft. Im Hinblick auf diesen Richtlinienentwurf mussten bezüglich der Ergänzung des TEN - Straßennetzes zum Schutz der Bevölkerung auch entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.

Im Zusammenhang mit der Relation Wien - Bratislava war die Europäische Kommission bereits im April 2000 gebeten worden, in den neuen Vorschlag zur Änderung der TEN - Leitlinien die B 307 Parndorfer Straße als geplante hochrangige Verbindung zwischen der A 4 und dem neuen Grenzübergang Jarovce - Kittsee aufzunehmen. Eine neue hochrangige Verbindung zwischen der A 4 und dem neuen Grenzübergang Jarovce - Kittsee war nämlich von Bundesminister Dr. Einem in dessen Masterplan aufgenommen und von Österreich auch bereits im Zusammenhang mit dem Paneuropäischen Korridor IV forciert worden.

Für die übrigen in Diskussion stehenden Verbindungen in der Relation Linz - Prag und Wien – Brünn/Prag wurden von meinem Vorgänger Herrn Bundesminister DI Schmid im Zusammenhang mit dem damaligen Bundesverkehrswegeplan weitere Untersuchungen angeordnet.

Erst nachdem der im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie damals noch eingerichteten Beamtenarbeitsgruppe Bundesverkehrswegeplan im letzten Jahr Bestätigungen von Gutachtern vorlagen, dass die neuen TEN - Straßenverbindungen anbaufrei sein werden, hat diese die Aufnahme dieser Straßenzüge in das TEN empfohlen.

In der Folge wurde daher vom BMVIT der Europäischen Kommission im Oktober 2000 mitgeteilt, dass folgende Straßenzüge in das neue TEN aufgenommen werden sollen:

- Relation Linz - Prag: A 7 Mühlkreis Autobahn als bestehende TEN - Verbindung
B 310 Mühlviertler Straße als geplante TEN - Verbindung
- Relation Wien - Brünn/Prag: A 5 Nord Autobahn als geplante
TEN - Verbindung
- Nord - Ost - Umfahrung Wien: B 305 Wiener Nordostrand Straße als
geplante TEN - Verbindung

Da der oben genannte Kommissionsvorschlag dem Rat zugeleitet wird, wird Österreich im Rat dazu Position beziehen. Österreich könnte zwar seine Haltung im Rat gegenüber jener Position, die seit Oktober 2000 im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Vorschlages durch die Europäische Kommission vertreten wird, ändern. Ich sehe derzeit aber keinerlei Grund von der Haltung meines Vorgängers Bundesminister DI Schmid abzugehen.

Frage 9:

Welchen Ausbauquerschnitt und welche sonstigen Qualitätsmerkmale muß eine Straße ihrer Ansicht nach haben, um dem Kriterium „Mautfähigkeit“ zu genügen, und welche rechtlichen und/oder sachlichen Grundlagen sehen Sie hiefür?

Antwort:

Hinsichtlich der rechtlichen Bemautbarkeit wird auf die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 verwiesen, gemäß der Maut - und Benutzungsgebühren auf einzelnen Straßenzügen nur für die Benutzung von Autobahnen, anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale aufweisen, Brücken, Tunnel und Gebirgspässe eingehoben werden dürfen. Die technische Bemautbarkeit resultiert aus den Erfordernissen des Mautsystems, das als Ergebnis der diesbezüglichen Ausschreibung seitens der ASFINAG für ein LKW - Mautsystem in Österreich eingerichtet werden wird. Die wirtschaftliche Bemautbarkeit hängt wiederum vom Mautsystem und den damit in Verbindung stehenden Errichtungs - und Betriebskosten, den Tarifen, sowie von der jeweiligen LKW Menge ab.

Frage 10:

Werden Sie sich im Sinn von Verkehrssicherheit und Umweltschutz für rasche, kurzfristig wirksame Verbesserungen auf der B 310 durch Entschärfung von Unfallhäufungspunkten, verbesserten Lärmschutz für Anrainer, Überholspuren und Planung kurzfristig realisierbarer Umfahrungsstraßen einsetzen, und wenn ja, welche Maßnahmen im einzelnen sehen Sie vor?

Antwort:

Investitionen im Zuge der bestehenden Straßeninfrastruktur im gegenständlichen Bereich können nur in Abstimmung mit den künftigen Ausbauplänen der B 310 getätigter werden. Eine abschnittsweise Realisierung einzelner Bereiche, etwa der Umfahrung Freistadt, zur raschen Entlastung der Bevölkerung ist jedenfalls beabsichtigt.

Frage 11:

Welche Pläne, Schritte und Maßnahmen verfolgen Sie bzw. könnten Sie unterstützen, die zu einer gemeinsamen Verkehrsplanung von Land Oberösterreich, Stadt Linz und Region Südböhmen führen?

Antwort:

Neben dem „Arbeitskreis Oberösterreich - Südböhmen“ für Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs finden intensive Gespräche auf Fachministerienebene statt, um die jeweiligen strassenverkehrsinfrastrukturellen Planungen zu akkordieren.
Seitens des Landes Oberösterreich wurde darüber hinaus bereits eine Verkehrsuntersuchung für eine allfällige Ostumfahrung von Linz durchgeführt.

Weiters ist noch im September ein Treffen mit meinem tschechischen Amtskollegen beabsichtigt, wobei die Behandlung der grenzüberschreitenden Verkehre im Vordergrund stehen wird. Ähnliche Gespräche wurden und werden weiterhin mit den Verkehrsministern der anderen EU - Osterweiterungsländer geführt.