

**3907/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 19.07.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3897/J-NR/2002 betreffend Generalverkehrsplan in Oberösterreich, die die Abgeordneten Dr. Moser und FreundInnen am 21. Mai 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Sind Sie bereit, in den Generalverkehrsplan einen verbindlichen langfristigen Knoten- und Kantenzeitenplan aufzunehmen, damit klare Ziele der Ausbaumaßnahmen und ihre überregionale Vernetzbarkeit fixiert werden können? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Dem Generalverkehrsplan liegen für den Schienenausbau im Grunde dieselben Fahrzeitziele zugrunde, wie sie für einen integrierten Taktfahrplan in Österreich bereits Ende der Achtzigerjahre in den Studien von Arthur D. Little und Elektrowatt formuliert wurden. Leider ertauben die beschränkten finanziellen Möglichkeiten in absehbarer Zeit keine vollständige Umsetzung, sodass in den kurz- bis mittelfristigen Investitionspaketen des Generalverkehrsplans Zwischenschritte gesetzt werden, die die bestehende Situation möglichst deutlich verbessern, wobei wir Fernziele keineswegs aufgeben. Aus dieser Sicht ist es uns ein besonderes Anliegen, dass alle Maßnahmen nach Möglichkeit "aufwärts kompatibel" konzipiert und verlorene Aufwände im Sinne eines gesamtwirtschaftlichen Optimums tunlichst vermieden werden.

**Frage 2:**

Sind Sie bereit, in den Generalverkehrsplan das grundsätzliche Ziel für den innerösterreichischen Schnellzugverkehr (InterCity-Verkehr) zu verankern, dass langfristig die Reisezeiten zwischen allen Landeshauptstädten das Niveau der Reisezeiten auf den entsprechenden Autobahnen bzw. Straßen erreichen muss und eine Kapazität anzustreben ist, die lückenlosen, regelmäßigen, integralen Stundentakt ertaubt? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Der im Generalverkehrsplan verankerte Ausbau des Schienennetzes verfolgt genau dieses Ziel.

**Frage 3:**

Sind Sie bereit, für die Pyhrnbahn die nötigen Ausbauparameter vorzuschreiben (z.B. 160 km/h), damit die einzelnen Teilausbauten diesem Kantzeiten- und Knotenplan entsprechen und Fehlinvestitionen vermieden werden können (z.B. kleine Bogenradien)? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Das Ausbauziel ist nicht das Erreichen einer vorgegebenen Geschwindigkeit, sondern einer attraktiven Fahrzeit, die auch im Hinblick auf die wesentlichen Umsteigerelationen optimiert ist. Dem werden sich die Ausbaugeschwindigkeiten in den einzelnen Abschnitten unterordnen und zwar wertgehend in der Weise, dass dort, wo dies aufgrund der Geländeverhältnisse leichter möglich ist, die höheren Ausbaugeschwindigkeiten erreicht werden. Kurzfristig sind nur geringfügige örtliche Linienkorrekturen finanzierbar, wobei natürlich auch hier verlorene Aufwände vermieden werden.

**Frage 4:**

Sind Sie bereit, einen Kantzeiten- und Knotenplan auf der Pyhrnbahn zu verankern, der als langfristiges Ziel eine Verbindung zwischen Linz und Selzthal in einer Stunde und zwischen Selzthal und Graz in einer Stunde festlegt? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Derzeit wäre die Festlegung eines derartigen Fahrzeitziels völlig irrelevant, da es in absehbarer Zeit nicht einmal annähernd erreichbar wäre. Im Vordergrund steht derzeit eine Modernisierung und Qualitätsverbesserung der Pyhrnbahn, womit die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine wirksame Verkehrsverlagerung im Pyhrnkorridor geschaffen werden sollen.

**Frage 5:**

Sind Sie bereit, im Generalverkehrsplan die besondere oberösterreichische Situation zu berücksichtigen und entsprechend zu verankern, dass der oberösterreichische Zentralraum ein Dreieck ist (Linz-Wels-Steyr) und daher der oberösterreichische Knoten nicht "Linz-Wels", sondern "Linz-Wels-Steyr" heißen muss? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Die Bezeichnung des oberösterreichischen Zentralraums als "Knoten Linz/Wels" ist willkürlich und würde hinsichtlich des Infrastrukturausbaus nichts anderes bedeuten als "Knoten Linz/Wels/Steyr".

**Frage 6:**

Sind Sie bereit, das Projekt einer Voralpenbahn St. Peter-Steyr-Sierning-Bad Hall-Kremsmünster-Wels direkt mit konkreten Zeithorizonten im GVP zu verankern? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Nein, denn aus heutiger Sicht ist das Projekt einer zur künftig viergleisigen Westbahn parallel verlaufenden Voralpenbahn aufgrund des fehlenden Kapazitätsbedarfs und der vergleichsweise geringen zusätzlichen Erschließungseffekte zwangsweise von geringerer Priorität als die im General-

verkehrsplan gereihten Projekte. Wohl aber halten wir dieses Projekt für zukünftige Überlegungen in Evidenz.

**Frage 7:**

Wie lautet der derzeitige Stand der seit längerer Zeit geplanten Neigezugbestellung, die zunächst gemeinsam mit der Deutschen und der Schweizer Bahn geplant war?

**Antwort:**

Im Augenblick besteht seitens der ÖBB keine Absicht Neigezüge zu bestellen. Die Entscheidung hierüber fällt in die Zuständigkeit des Managements der ÖBB.

**Frage 8:**

Sind Sie bereit, auch das Projekt einer Schnellbahn zwischen Linz und Pregarten via Gallneukirchen in einen überarbeiteten GVP aufzunehmen? Wurden Sie bereits mit diesem Projekt konfrontiert? Wenn ja, wie positioniert sich das Infrastrukturministerium dazu?

**Antwort:**

Der Vorschlag einer Neubaustrecke zwischen Linz und Pregarten ist bekannt; sie wurde aber aufgrund der unverhältnismäßig hohen Kosten nicht in den Generalverkehrsplan aufgenommen. Neue Projekte können berücksichtigt werden, wenn zugleich deren Finanzierbarkeit eingebracht wird.