

2602/J XXI.GP

Eingelangt am: 27.06.2001

### ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Vermeidung einer Transitlawine für Linz und das Mühlviertel

Zur Korridorstudie „Mühlviertel“ (B310/Summerauerbahn) liegt nun der Endbericht vor. Seine Aussagen verlangen im Zusammenspiel mit den Festlegungen Österreichs zur Transitfrage gerade auch im Hinblick auf die EU - Erweiterungen entschiedene Konsequenzen zugunsten einer nachhaltigen Verlagerung der Verkehrsströme und Verkehrszuwächse auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie die Bahn.

Die im Endbericht der Korridorstudie über den Ausbau der B 310 bzw der Summerauerbahn vorliegenden Verkehrsprognosen für den Planungsfall belegen eindeutig, daß die Planungen zu einer massiven Verkehrszunahme führen würden (zum Vergleich: täglich im Inntal rund 8000 LKW). Für das Mühlviertel und damit auch für Linz wird prognostiziert:

Grenzübergang:

11.000 KFZ/Tag (19% LKW) bis 2015

15.600 KFZ/Tag (25%LKW) im Jahr 2030

(3200 KFZ/Tag (16% LKW) derzeit)

Umfahrung Freistadt:

18.000 KFZ/Tag (19%LKW) bis 2015

27.700 KFZ/Tag (25%LKW) im Jahr 2030

Neumarkt - Unterweikersdorf:

22.500 KFZ/Tag (19%LKW) bis 2015

32.800 KFZ/Tag (26% oder ca. 8.200 LKW) im Jahr 2030

Der Endbericht der Korridoruntersuchung zeigt weiters, daß der geplante Ausbau der Summerauerbahn viel zu klein dimensioniert ist und deswegen mittelfristig zur Verlagerung von 650 LKW täglich (!! ) von der Schiene auf die Straße führt. Die Planung geht vom Ziel der Erklärung der B310 zur TEN - Transitstrecke aus, was vor allem für die Landeshauptstadt Linz eine nicht zu bewältigende Verkehrsbelastung nach sich ziehen würde. Die gesamte Korridorstudie wurde unter dieser Voraussetzung der Umwandlung der B310 zu einer TEN - Strecke erstellt. Zitat: „Eine Beibehaltung des bisherigen Ausbaukonzeptes (Anm: am Bestand) kann dem Anforderungsprofil an eine TEN - Strecke nicht mehr entsprechen, insbesondere im Hinblick auf die angepeilte Mautfähigkeit (...) im Rahmen der Korridoruntersuchung waren daher nur Trassierungsbereiche aufzuzeigen, welche dem Anspruchsniveau einer höchstrangigen mautfähigen Bundesstraße (Klasse 1) gerecht werden können“.

Aufgrund der bestehenden politischen Vorgabe der Erklärung als TEN - Transitstrecke ist dies ein verständliches Vorgehen der Ersteller der Korridorstudie. Diese politische Vorgabe läßt sich jedoch ändern. Erst in rund zwei Jahren wird auf Ebene der EU die endgültige Entscheidung darüber fallen, ob die B310 zur TEN - Strecke ernannt wird. Mittel - und langfristig sollte die Verkehrsplanung im Interesse von PendlerInnen und AnrainerInnen und in Übereinstimmung mit dem FPÖVP - Regierungsprogramm eine generelle Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene, einen ausreichenden Ausbau der Summerauerbahn und einen raschen bestandsnahen Ausbau der B310 im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrsplanung Linz - Mühlviertel - Südböhmen anstreben. Dies umso mehr, als auf tschechischer Seite so wie heute auch mittelfristig keine höchstrangige Straßenverbindung in diesem Korridor bestehen wird.

Vorrangig sind deshalb die Kapazitäten auf der Summerauerbahn bereitzustellen. Der derzeit geplante selektive Ausbau wird schon mittelfristig nicht ausreichen.

So stellt der Endbericht der Korridorstudie wörtlich fest: „Nur wenn die Summerauerbahn durchgehend von Linz nach Prag zweigleisig ausgebaut wird, kann das für die Bahn prognostizierte Güterverkehrsaufkommen auch in Zukunft bewältigt werden (...) laut „Feasibility - Studie“ kann die Summerauerbahn aber bestenfalls bis zum Jahr 2010 das zu erwartende Güterverkehrsaufkommen bewältigen - dies aber nur, wenn die ins Auge gefaßten Verbesserungsmaßnahmen auf österreichischer und tschechischer Seite durchgeführt werden (...) um zu veranschaulichen, in welchen Größenordnungen Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind und wie sich diese im Extremfall auf die Verkehrsbelastung im Zuge der B310 auswirken könnten, wurde die Anzahl der LKW abgeschätzt, die notwendig wären, die durch die Summerauerbahn nicht bewältigbare Fracht zu transportieren. Die Anzahl der LKW ergibt sich dabei wie folgt (...) mit Verbesserungsmaßnahmen bei der Bahn nach Variante 1 der Feasibility - Studie:

- im Jahre 2015 rd 370 LKW/24 Std
- im Jahre 2030 rd 650 LKW/24 Std

(...) die Auswirkungen von Verbesserungsmaßnahmen bei der Bahn unter Beibehaltung der eingleisigen Streckenführung auf die Güterverkehrsbelastungen auf Straße sind somit sehr gering - nur eine durchgehender, zweigleisiger Ausbau kann eine spürbare Verringerung der Güterverkehrsbelastungen auf der Straße in diesem Abschnitt von Unterweikersdorf bis Wullowitz bewirken (...).

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

#### **ANFRAGE:**

1. Welche Konsequenzen gedenken Sie im einzelnen aus der genannten Korridorstudie zu ziehen a) für den Ausbau der B310, b) für den Ausbau der Summerauerbahn?

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 Untersuchungen zu übernehmen, und wenn nein, warum nicht?
3. Welche Vereinbarungen auf rechtlicher und auf politischer Ebene zum Ausbau der Summerauerbahn zwischen Österreich und Tschechien liegen bereits vor?
4. Wann werden Sie den Beschluß des Nationalrats vom Juni 1993 für den zweigleisigen Ausbau der Summerauerbahn umsetzen?
5. 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?
6. Sind Sie bereit, mit dem Verkehrsminister Tschechiens über einen grenzüberschreitend durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Summerauerbahn zu verhandeln, und wenn ja, bis wann?
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?
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 - Transitklärung für die B310 bereit, und wenn nein, warum nicht?
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 hierfür?
10. Werden sie sich im Sinn von Verkehrssicherheit und Umweltschutz für rasche, kurzfristig wirksame Verbesserungen auf der B310 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?
11. Welche Pläne, Schritte und Maßnahmen verfolgen Sie bzw. könnten Sie unterstützen, die zu einer gemeinsame Verkehrsplanung von Land Oberösterreich, Stadt Linz und Region Südböhmen führen?