



Hubert Gorbach
Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
Telefon +43 (1) 711 62-8000
Telefax +43 (1) 713 78 76
hubert.gorbach@bmvi.gv.at

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. 10000/42-CS3/03 DVR 0000175

Der Bundesminister

XXII. GP.-NR

476 /AB

2003 -07- 23

zu 462/J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 21. Juli 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 462/J-NR/2003 betreffend raschen Ausbau der Summeraubahn und Überprüfung des Stadtbahnprojektes Linz-Gallneukirchen-Pregarten, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 23. Mai 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:

Die Summeraubahn als Verbindung Berlin - Prag - Budweis - Linz mit ihren Fortsetzungen in der Pyhrn- und Tauernachse ist zwar nicht Teil eines Paneuropäischen Korridors, sie ist aber als hochrangige Verbindung sowohl im TEN- als auch im TINA-Netz enthalten und bildet im GVP-Ö einen wesentlichen Teil des Pyhrnkorridders.

Diese hochrangigen internationalen Netze und Korridore bildeten eine der Grundlagen für die Erstellung des Generalverkehrsplans (GVP-Ö) die 2001, bereits vor dem Hintergrund der kommenden EU-Erweiterung erfolgte. Nach den Abstimmungen in der TINA-Arbeitsgruppe Mitteleuropa fanden daher über die laufende Arbeit der Lenkungsausschüsse der Paneuropäischen Korridore hinaus weitere grenzüberschreitende Kontakte beziehungsweise Abstimmungen statt, so zum Beispiel am 7. September 2001 im Rahmen einer Regionalkonferenz in Wien, an der Polen, Tschechien, die Slowakei, Ungarn und Slowenien teilnahmen.

Derzeit arbeitet die Europäische Kommission an einer „große Revision“ der TEN-Leitlinien. Hintergrund ist einerseits die nun definitiv festgelegte Erweiterung der EU im Jahr 2004, womit gleichzeitig auch eine Erweiterung der TEN erfolgt, andererseits die Notwendigkeit, die knappen TEN-Fördermittel effizient zu bündeln.

Unter diesen Vorgaben galt es auch, den Anhang III der TEN-Leitlinien, die 1994 vom Europäischen Rat von Essen gebilligte Liste von „14 prioritären Vorhaben“, im Hinblick auf die EU-Erweiterung weiter zu entwickeln und eine Anzahl von höchstens 20 Projekten von überragender europäischer Bedeutung zu identifizieren. Dazu hat die Europäische Kommission eine „Hochrangige Gruppe für das Transeuropäische Verkehrsnetz“ TEN-T unter der Leitung des ehemaligen Kommissionsvizepräsidenten und Verkehrskommissars Karel van Miert eingesetzt. Der Ergebnisbericht dieser sog. „Van Miert-Gruppe“ wurde am 30. Juni 2003 von der für Verkehrsfragen zuständigen EU-Kommissarin Loyola de Palacio vorgestellt; es wurden nur 18 vorrangige Projekte in Liste 1 benannt, die bis 2020 abzuschließen sind.

GZ. 10000/42-CS3/03



Von österreichischer Seite sind der Brenner-, der Donau- und der „baltisch-adriatische“ Korridor eingebracht worden.

Es ist ein wichtiges Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, vor allem den Güterverkehr zu einem möglichst hohen Anteil auf die Schiene zu verlagern. Der Infrastrukturausbau ist integraler Teil dieser Verkehrspolitik und hat daher mit dieser grundsätzlich konsistent zu sein. Nicht zuletzt daraus leitet sich ab, dass entgegen der tatsächlichen Verkehrsnachfrage ein überwiegender Teil der Infrastrukturinvestitionen im Schienenbereich erfolgt.

Man muss sich aber auch der Grenzen des Einflusses der Infrastruktur auf die Verkehrsmittelwahl und damit auf die Verlagerbarkeit bewusst sein: Die bloße Verfügbarkeit von Kapazitäten auf der Schiene ist zwar ein notwendiges aber bei weitem nicht hinreichendes Kriterium für die Verlagerung. Verkehrspolitische Rahmenbedingungen wie ein europaweit fairer Wettbewerb, zum Beispiel durch die Internalisierung externer Verkehrskosten, noch dazu in wirksamer Höhe, sind die grundlegenden Voraussetzungen. Eine entsprechende EU-Wegekostenrichtlinie wird immer wieder verzögert. Unter diesen Rahmenbedingungen Überkapazitäten zu schaffen kann aber nicht Ziel der österreichischen Verkehrspolitik sein, zumal in einer Zeit äußerst knapper Finanzmittel.

Der GVP-Ö trägt diesen Umständen Rechnung und sieht im Paket 1b ca. 140 Mio.€ für einen selektiv zweigleisigen Ausbau der Pyhrnbahn vor. Dieser wurde in jüngster Zeit im Zuge einer eingehenden Untersuchung durch die Schweizer Experten Basler & Partner noch präzisiert. Demnach ist in Anbetracht des Nahverkehrs überwiegende Zweigleisigkeit zwischen Linz und St. Georgen/Gusen nötig. Darüber hinaus genügt es im Wesentlichen, die Bahnhöfe auf 750 m zu verlängern, um die Begegnung langer Güterzüge zu ermöglichen. Mit diesen Maßnahmen und einer modernisierten Signaltechnik erhöht sich die Kapazität auf jenes Maß, welches der real zu erwartenden Verkehrsnachfrage entspricht.

Derzeit laufen Bemühungen um ein PPP-Modell, mit welchem eine vorgezogene Umsetzung dieser Maßnahmen möglich wäre. Es wird abzuwarten sein, ob diese Erwartungen erfüllbar sind.

Frage 1:

Welcher verbindliche Zeitplan für den Ausbau der Summerauerbahn liegt vor?

Antwort:

Der GVP-Ö sieht im Paket 1b einen selektiv zweigleisigen Ausbau der Summerauerbahn mit einem Baubeginn zwischen 2007 und 2011 vor. Ob mit Hilfe des angesprochenen PPP-Modells eine frühere Realisierung möglich ist, bleibt abzuwarten.

Frage 2:

Welcher Endausbauzustand wird dabei umgesetzt?

Antwort:

Die aktuellen Planungen sehen im Wesentlichen einen zweigleisigen Ausbau im Abschnitt Linz - St. Georgen/Gusen und die Verlängerung von Bahnhöfen im Gesamtverlauf bis Summerau vor. Dies steht einem späteren durchgehenden zweigleisigen Ausbau nicht entgegen, falls die Verkehrsentwicklung dies erfordern sollte.

GZ. 10000/42-CS3/03

**Frage 3:**

Wann genau wird die Umsetzung der einzelnen Ausbautetappen umgesetzt werden und wann der Gesamtausbau in dieser Form abgeschlossen sein?

Antwort:

Ich kann aus heutiger Sicht nur auf die Vorgaben des GVP-Ö verweisen. Präzisere Angaben wären unseriös, da die konkreten Maßnahmen auch in Abstimmung mit der konkreten Verkehrsnachfrage gesetzt werden müssen.

Frage 4:

Welche Kosten werden dafür prognostiziert und wie werden diese finanziert?

Antwort:

Wie erwähnt, sieht das Paket 1b Investitionen von ca. 140 Mio.€ vor. Derzeit erfolgt die Projektfinanzierung in einheitlicher Weise aus dem SchIG-Rahmen, der in Abstimmung mit dem GVP-Ö um 5,6 Mrd.€ aufgestockt wurde, um die Projekte des Pakets 1a zu finanzieren. Die weiteren Projektfinanzierungen werden voraussichtlich in anderer Weise erfolgen müssen, entsprechende Lösungen werden derzeit im Zuge der ÖBB-Reform erarbeitet.

Frage 5:

Aus welchen Gründen wird auf den durchgehend zweigleisigen Ausbau der Summeraubahn verzichtet?

Antwort:

Das erwartete Verkehrsaufkommen rechtfertigt im absehbaren Zeitrahmen nicht die Investition in durchgehende Zweigleisigkeit.

Frage 6:

Welche Entwicklungen des Güteraufkommens auf der Summeraubahn werden bis 2015 prognostiziert?

Antwort:

Aus heutiger Sicht wird sich das Güterverkehrsaufkommen von derzeit ca. 3 Mio.t/Jahr auf ca. 4,5 Mio.t im Jahr 2015 erhöhen. Diese Erhöhung wird im Wesentlichen durch größere Zuglängen aufgefangen, so dass von einer moderaten Zunahme der täglichen Güterzugzahlen von derzeit 37 auf etwa 45 im Jahr 2015 auszugehen ist.

Frage 7:

Ist Ihnen bekannt, dass in der Korridorstudie des Landes OÖ darauf hingewiesen wird, dass bei lediglich selektivem zweigleisigem Ausbau der Summeraubahn ab 2010 Kapazitätsengpässe zu erwarten sind? Ist die Bahn daher darauf vorbereitet und stehen mittelfristig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung, falls das politische Ziel einer möglichst umfassenden Verlagerung des überregionalen Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erreicht werden sollte? Mit welchem jährlichen Güteraufkommen ist dann auf dieser Strecke zu rechnen?

Antwort:

Die Maßnahmen des GVP-Ö reichen nicht nur aus, um den prognostizierten Güterverkehr abzuwickeln, es bestehen auch noch Kapazitätsreserven. Das schlägt sich auch in der Qualität der Betriebsabwicklung, insbesondere der Pünktlichkeit nieder. Zur grundsätzlichen Problematik der

GZ. 10000/42-CS3/03



Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene habe ich bereits eingangs hingewiesen. Im betrachteten Korridor kommt hinzu, dass der Straßengüterfernverkehr mit derzeit ca. 300 LKW/24 h so gering ist, dass schon aus dieser Sicht mit keinem nennenswerten Verlagerungspotenzial zu rechnen ist.

Frage 8:

Welche konkreten Ausbauplanungen mit welchen konkreten zeitlichen Umsetzungsschritten sind für die Pyhmbahn geplant?

Antwort:

Die Errichtung der Umfahrung Schlierbach ist für den Zeitraum 2004 - 2007 vorgesehen. 2005 - 2010 soll der Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus Wartberg - Schlierbach mit der Linienverlegung Nussbach folgen. Die Festlegung der weiteren Ausbauschritte wird im Rahmen einer laufenden Projektentwicklung von den ÖBB vorbereitet.

Frage 9:

Teilen Sie die Meinung der ÖBB, dass im Güterverkehr auf der Summeraubahn in den nächsten 10-15 Jahren eine lediglich moderate Steigerung des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist? Welche Prognosen liegen Ihnen darüber vor, insbesondere von neutraler Seite, im Hinblick darauf, dass im Zuge der Schienenliberalisierung auch andere Unternehmen für die Nutzung dieser Strecke in Frage kommen?

Antwort:

Die Güterverkehrsprognose des seinerzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2000, auf denen auch die Erwartungen der ÖBB beruhen, wurde bereits unter der Annahme der Schienenliberalisierung erstellt. In den genannten Zahlen sind also derartige Effekte bereits eingerechnet.

Frage 10:

Wie lautet der derzeitige Verhandlungsstand auf EU-Ebene über eine Integration der Achse Prag-Graz in das prioritäre Eisenbahnnetz der EU? Wird dies von Österreich eingefordert? Wenn ja, mit welchem Erfolg, und wann werden die endgültigen Entscheidungen diesbezüglich fallen?

Antwort:

Vor dem Hintergrund der kommenden EU-Erweiterung sowie empfindlichen Engpässen im TEN-Budget erfolgt derzeit auf EU-Ebene eine Revision der TEN-Leitlinien, die aus dem Jahr 1996 stammen. In diesem Zusammenhang ist eine hochrangige Expertengruppe unter der Leitung des ehemaligen Verkehrskommissars Karel van Miert beauftragt, den "Anhang III", eine Liste von 14 vorrangigen Projekten, die 1994 beim Rat von Essen festgelegt worden waren, zu überarbeiten.

Es ist klar, dass diese Liste auch in Zukunft nur die europaweit allerwichtigsten Projekte enthalten kann. Dennoch hat Österreich entsprechend den Ausbauprioritäten des GVP-Ö außer der Brennerachse, die als einziges österreichisches Projekt schon bisher in dieser Liste enthalten war, auch den Donaukorridor und den "baltisch-adriatischen" Korridor, bestehend aus Nord- und Südbahn, eingebracht. Welche Achsen bzw. Projekte in welcher Prioritätsstufe tatsächlich in den künftigen TEN-Leitlinien enthalten sein werden, wird erst bis 2005 von EU-Rat und -Parlament definitiv festgelegt werden.

Es sei aber schon jetzt gesagt, dass diese Festlegungen sich ausschließlich auf gesamteuropäische Einschätzungen stützen und sich allenfalls in der ohnehin geringen Höhe der

GZ. 10000/42-CS3/03



EU-Kostenbeteiligung, derzeit max. 10 % der Investitionskosten, auswirken. Die effektiven Ausbauprioritäten sind im GVP-Ö entsprechend den dort definierten Beurteilungskriterien festgelegt.

Frage 11:

Wie bewerten Sie Einschätzungen von Rechtsexperten, wonach ein nur teilweiser zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecken zwischen Summerau und Linz bzw. Linz und Graz/Spielfeld nicht im Einklang mit Protokoll Nr. 9 zum österreichischen EG-Beitrittsvertrag stünde?

Antwort:

Die Hauptachse des Pyhm-Schienenkorridors verläuft in Österreich in der Linie Passau - Wels/Linz - Selzthal - Graz - Spielfeld. Unter Berücksichtigung der Parallelstrecke St. Valentin - Steyr - Selzthal bestehen zwischen Passau und Graz-Puntigam praktisch durchgehend zwei Gleise, der Ausbau Graz-Puntigam - Spielfeld ist im Gange. Was die Summeraubahn betrifft, ist zwar nur ein selektiv zweigleisiger Ausbau vorgesehen, der aber jedenfalls den Anforderungen genügen wird.

Insgesamt kann es wohl keine Verpflichtung sein, Überkapazitäten vorzuhalten, zumal in einer der wichtigsten Voraussetzungen für eine höhere Auslastung der Schiene, nämlich einer fairen Anlastung der Wegekosten, die EU seit langem säumig ist.

Frage 12:

Wie bewerten Sie das Projekt der Stadtbahn Linz-Gallneukirchen-Pregarten? Wird es dafür eine Machbarkeitsstudie geben?

Antwort:

Im Rahmen der im Jahre 2000 mit dem Land Oberösterreich vereinbarten Planungstätigkeit, des Übereinkommens über die Infrastrukturplanung „Regionaler Schienenverkehr im Großraum Linz“, werden Konzepte für einen nahverkehrsgerechten Ausbau der Summeraubahn ausgearbeitet.

Ein Projekt bzw. ein konkreter Vorschlag im Sinne des oben angedeuteten Projektes ist in diesem Zusammenhang meinem Ressort nicht bekannt gegeben worden. Es dürfte sich um eine Überlegung für eine Eisenbahn-Neubaustrecke von beträchtlicher Länge handeln, die möglicherweise von lokalem bzw. regionalem Interesse ist. In den GVP-Ö wurde dieses Projekt nicht eingebracht; es ist darin auch nicht vorgesehen. Ob es dazu eine Machbarkeitsstudie geben wird, hängt davon ab, ob das Land Oberösterreich eine solche in Auftrag gibt.

Frage 13:

Welche Finanzierungsmöglichkeiten sehen Sie für dieses Projekt und ähnliche Projekte im Raum Graz und Innsbruck vor, die nach dem Beispiel von Karlsruhe oder Saarland wesentlich zur im Regierungsprogramm zugesicherten qualitativen Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs auch in österreichischen Ballungsräumen beitragen würden?

Antwort:

Angesichts der budgetären Restriktionen wäre ein Finanzierungsbeitrag des Bundes nur innerhalb bestehender Finanzrahmen, also zu Lasten anderer ähnlicher Projekte möglich.

Mit freundlichen Grüßen