

666/AB XXII. GP

Eingelangt am 05.09.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 687/J-NR/2003 betreffend Transitmaßnahmen mit Bedeutung für Oberösterreich, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 10. Juli 2003 an mich gerichtet haben, beeheire ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie lautet der genaue Streckenverlauf der TEN-Strecke zwischen Prag und Linz? Wurde oder wird in Linz die derzeitige Stadtautobahn oder die geplante A 25 als TEN-Strecke deklariert?

Antwort:

Zunächst darf ich darauf hinweisen, dass das gegenwärtig geltende transeuropäische Verkehrsnetz in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996 (TEN-Leitlinien) festgelegt ist und dass in dieser Entscheidung noch keine TEN-Straßenverbindung zwischen Linz und Prag enthalten ist. Man kann daher bislang streng genommen auch nicht von einem "genauen Streckenverlauf" sprechen, sondern lediglich davon, welche Straßenverbindung von österreichischer Seite zur Aufnahme in das TEN-Straßennetz angeregt wurde bzw. welche Straßenverbindungen in einem Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996 (TEN-Leitlinien) im Zusammenhang mit dem TEN-Straßennetz vorgeschlagen wurden.

Im Zusammenhang mit der von Ihnen angesprochenen "geplanten A 25" möchte ich anmerken, dass es sich hierbei um die bestehende Welser-Autobahn handelt, die die A 1 West-Autobahn mit der A 8 Innkreis-Autobahn verbindet. Mit der vorliegenden Anfrage ist offensichtlich nicht die bestehende A 25 Welser Autobahn sondern die geplante A 26 Linzer-Autobahn gemeint.

Die Mitteilung an die Kommission, wonach mein Ressort im Hinblick auf die EU-Osterweiterung eine Ergänzung der TEN unter anderem durch die Aufnahme einer Straßenverbindung zwischen Linz und Prag befürwortet, erfolgte auf Beamtenebene bereits im Oktober 2000 unter Bundesminister Michael Schmid. Die vom bmvit im Oktober 2000 angeregte TEN-Straßenverbindung Linz - Prag umfasste die A 7 Mühlkreisautobahn und die damals noch als B 310 Mühlviertler Straße bezeichnete Verbindung (aktuelle Bezeichnung: S 10 Mühlviertler Schnellstraße). Ich sehe derzeit keinen Grund von dieser Festlegung abzugehen.

In der Folge hat die Europäische Kommission im Oktober 2001 einen Vorschlag zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG (TEN-Leitlinien) vorgelegt. In diesem Vorschlag ist unter anderem auch die in der Anfrage angesprochene, neue TEN-Straßenverbindung zwischen Linz und Prag

enthalten. Dieser Vorschlag wurde unter Spanischer und Dänischer Präsidentschaft im Rat behandelt, aber es konnte im Rat aus Gründen, die nicht die neuen TEN-Straßenvorhaben betrafen, vor allem im Zusammenhang mit der Revision der vorrangigen TEN-Vorhaben keine Einigung erzielt werden. Da die Europäische Kommission bereits im Herbst 2003 den nächsten Vorschlag zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG (TEN-Leitlinien) vorlegen wird, hat die Griechische Präsidentschaft den oben genannten Vorschlag im Rat nicht weiter behandelt. Eine Änderung der TEN-Leitlinien wird daher erst auf Basis des Revisionsvorschlages erfolgen, den die Europäische Kommission im Herbst des Jahres 2003 vorlegen wird.

Frage 2:

Wie lauten die genauen Daten der Zählungen für LKW der einzelnen Kategorien für die Monate Jänner, März und Juli jeweils in den Jahren 1994, 2000, 2002 und 2003 jeweils auf der Innkreisautobahn, der Mühlkreisautobahn, der Westautobahn bei Haid und der Pyhrnautobahn?

Antwort:

Die Werte geben den durchschnittlichen Tagesverkehr (KFZ/24h) der jeweiligen Fahrzeugart im angegebenen Beobachtungszeitraum wieder. Felder ohne Zahlenangabe resultieren aus Ausfällen des automatischen Verkehrszählgerätes (Gerätedefekt, Baustelle etc.). Zusätzlich wurde die im Großraum Linz liegende automatische Zählstelle 84 Wels auf der A 25 Welser Autobahn angeführt.

Fahrzeugarten:

LKW: "Lkw-ähnliche" Kraftfahrzeuge (Pkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne und mit Anhänger, Sattelzüge)

PAB: Pkw mit Anhänger, Busse

SLZ: Lkw mit Anhänger, Sattelzüge

A 8 Innkreis Autobahn, automatische Zählstelle 108 Suben, km 75,5

1994	Jänner	März	Juli
LKW	1677	2144	2120
2000	Jänner	März	Juli
LKW	4601	6242	7350
SLZ	3257	4502	4578
2002	Jänner	März	Juli
LKW	6340	6769	----
SLZ	4624	4749	----

A 25 Welser Autobahn, automatische Zählstelle 84 Wels, km 14,2

994	Jänner	März	Juli
LKW	----	4790	5156
1PAB	----	436	1147
SLZ	----	2852	2506
	I		
2000	Jänner	März	Juli

LKW	6206	8379	8808
PAB	314	528	1237
SLZ	4564	5886	5613
2002	Jänner	März	Juli
LKW	7532	8677	10273
PAB	333	622	1228
SLZ	5490	6037	6694

A 7 Mühlkreis Autobahn, automatische Zählstelle 83 Linz, km 3,1

1994	Jänner	März	Juli
LKW	3548	4957	4742
PAB	282	427	642
SLZ	1641	2324	2124
2000	Jänner	März	Juli
LKW	6283	6418	5697
PAB	864	1135	1330
SLZ	2693	3153	2681
2002	Jänner	März	Juli
LKW	5381	6410	6950
PAB	845	1226	1415
SLZ	2803	3211	3435

A 1 West Autobahn, automatische Zählstelle 122 Haid, km 172,6

1994	Jänner	März	Juli
LKW	----	----	9541
PAB	----	----	1813
SLZ	----	----	4791
2000	Jänner	März	Juli
LKW	9313	12858	13221
PAB	558	972	1892
SLZ	6267	8339	7853
2002	Jänner	März	Juli
LKW	11732	13448	15330
PAB	669	1131	1882
SLZ	7769	8483	9327

A 9 Pyhrn Autobahn, automatische Zählstelle 141 Schölldorf, km 1,2

1994	Jänner	März	Juli
LKW	----	1623	1615

PAB	----	132	217
SLZ	----	1060	982
2000	Jänner	März	Juli
LKW	1757	2442	2607
PAB	108	158	346
SLZ	1269	1753	1694
2002	Jänner	März	Juli
.KW	2134	2418	3059
⇒AB	111	175	----
SLZ	1595	1760	1938

Frage 3:

Wie entwickelte sich das Gesamtfrachtaufkommen auf der Summerauerbahn in den Jahren 2000, 2001, 2002 und welche Zwischenbilanz liegt für das erste Halbjahr 2003 vor?

Antwort:

Das Gesamtfrachtaufkommen auf der Strecke Linz - Summerau entwickelte sich in den vergangenen Jahren wie folgt (Angaben in 1.000 Tonnen):

2000: 3473,2

2001: 3422,4

2002: 3556,2

2003: 873,7 (Zeitraum Jänner - März)

Eine Zwischenbilanz für das erste Halbjahr 2003 liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Frage 4:

Wie entwickelte sich gleichzeitig das Verkehrsaufkommen für LKW als Gesamtzahlen für 2000, 2001, 2002 und das erste Halbjahr 2003 für den Streckenbereich der B310?

Antwort:

Die Werte geben den Schwerverkehrsanteil (jahresdurchschnittlich täglicher Verkehr) im angegebenen Beobachtungszeitraum wieder. Dieser setzt sich aus Lkw mit und ohne Anhänger, Sattelzügen und Bussen zusammen. Die Ermittlung erfolgte auf Basis der 5-jährlichen händischen Straßenverkehrszählung (zuletzt 2000) sowie der Ergebnisse der automatischen Dauerzählung.

ehemalige B 310 Mühlviertler Straße

	2000	2001	2002
Unterweitersdorf, km 18,6	1404	1432	1423
Unterweitersdorferbera, km 20,7	968	1007	1001
Lest, km 32,1	1084	1149	1142
Freistadt, km 39,0	950	1012	1006
Leopoldschlag, km 50,9	339	362	358

Seit dem Jahr 2003 erfolgt die Beauftragung der Auswertung der automatischen Straßen-Verkehrszählung im Wege der ASFINAG. Da sich das Berichtswesen noch im Aufbau befindet, liegen noch keine publikationsreifen Daten vor

Frage 5:

Welche konkreten Ausbauvorhaben für die Summerrauerbahn liegen vor? Wann soll der elektrische zweigleisige Ausbau beendet werden? Für welche konkreten Bauetappen zu welchem konkreten Zeitpunkt liegt derzeit eine finanzielle Bedeckung vor?

Antwort:

Die aktuellen Ausbauplanungen der ÖBB gehen von einem Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Linz und Summernau aus, die bereits vollständig und grenzüberschreitend elektrifiziert ist. Abgesehen von kleineren Linienvorstellungen ist keine Änderung der Lage der bestehenden Strecke vorgesehen. Das Konzept der ÖBB sieht den zweigleisigen Ausbau zwischen Linz Hbf. und St. Georgen a. d. Gusen und den Ausbau aller Bahnhöfe der Gesamtstrecke vor.

Für die Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen ist ein Zeitraum von etwa 10 Jahren erforderlich. Die Rahmenplanung mit Gesamtkosten von rd. 5 Mio. € wurde den ÖBB bereits mit der 6. ÖBB-Ü-VO übertragen. Der Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö) sieht im Paket 1b einen selektiv zweigleisigen Ausbau der Summerrauerbahn im Zeitraum 2007 - 2011 mit Gesamtkosten von 138,1 Mio. € vor, wobei die Finanzierung des gesamten Paketes 1b derzeit noch nicht sichergestellt ist.

Frage 6:

Aus welchen Gründen wird derzeit eine durchgehend zweigleisige Bahnverbindung Prag - Linz - Graz - Köper nicht überprüft bzw. nicht angestrebt?

Antwort:

Der durchgehende zweigleisige Ausbau der Relation Prag - Linz - Graz - Köper ist auf Grund der derzeitigen und der prognostizierten künftigen Zugzahlen nicht erforderlich und wirtschaftlich nicht vertretbar. Laut GVP-Ö ist eine Weiterführung des selektiv zweigleisigen Ausbaus der Pyhrnbahn (Linz -) Traun - Selzthal in drei Phasen in den Paketen 1a, 1b und 2 vorgesehen. Für die Strecke Graz - Spielfeld-Straß ist gemäß GVP-Ö ein zweigleisiger Ausbau in zwei Phasen beabsichtigt.

Frage 7:

Ist es richtig, dass diese Bahnverbindung im derzeitigen Ausbaukonzept der EU und Tschechiens als vorrangiges Projekt in Tschechien und Slowenien, aber nicht in Österreich enthalten ist?

Antwort:

Die Behauptung, dass die Bahnverbindung Prag-Linz-Graz-Köper im derzeitigen Ausbau-Konzept der EU als vorrangiges Projekt in Tschechien und Slowenien, aber nicht in Österreich enthalten ist, ist nicht richtig.

Das derzeit geltende Ausbaukonzept ist in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-Leitlinien Verkehr) festgelegt. In den TEN-Leitlinien ist die Pyhrn-Schober Achse in Österreich zur Gänze enthalten. Die Verbindungen in Tschechien und Slowenien werden mit Mai 2004 im Rahmen einer technischen Anpassung der TEN-Leitlinien, die für die neuen Mitgliedstaaten durch den Beitrittsvertrag erfolgt, in die TEN-Leitlinien aufgenommen. Ab Mai 2004 werden die genannten Schienenverbindungen daher nicht nur in Österreich sondern

auch in Slowenien und Tschechien zum transeuropäischen Schienennetz gemäß Entscheidung Nr. 1692/96/EG (TEN-Leitlinien) gehören.

Hinsichtlich der Prioritäten 2007 bis 2020 ist festzustellen, dass es im Rahmen der „Van Miert Gruppe“ unter anderem gelungen ist, dass die grenzüberschreitenden Schienenverbindungen Prag - Linz und Graz - Maribor in die Liste 3 der Van Miert Gruppe aufgenommen wurden. Für die grenzüberschreitenden Abschnitte dieser Achse ergibt sich daher für die Schienenverbindungen Maribor - Grenze SLO/A und Prag - Grenze CZ/A einerseits sowie die Schienenverbindungen Grenze SLO/A - Graz und Grenze CZ/A - Linz andererseits kein Unterschied. Ein Unterschied ergibt sich lediglich für die von Ihnen angesprochene Schienenverbindung Köper - Maribor in Slowenien. Denn diese ist Teil des Vorhabens Schienenverbindung Lyon-Triest/Koper-Laibach-Budapest, welches auf Wunsch von Frankreich, Italien, Slowenien und Ungarn in die Liste 1 der Van Miert Gruppe aufgenommen wurde.

Frage 8:

Welche sonstigen Maßnahmen werden bis wann gesetzt, um den Verkehr mit Ganzzügen zwischen Graz/Slowenien und Deutschland/Nordseehäfen über den oberösterreichischen Zentralraum zu ermöglichen?

Antwort:

Der Verkehr von Ganzzügen zwischen Graz/Slowenien und Deutschland/Nordseehäfen über den oberösterreichischen Zentralraum ist bereits jetzt möglich. Derzeit erfolgen intensive Planungen und erste Ausbauschritte im Raum Linz, die eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur im oberösterreichischen Zentralraum bewirken werden.

Fragen 9,10 und 11:

Fast alle europäischen Länder, darunter auch Beitrittsstaaten haben mittlerweile Neigezugtechnik angeschafft und damit ihr Zugsangebot massiv verbessert, Österreich noch immer nicht - warum nicht?

Welche Investitionen in die Strecke wären notwendig, um die Summerauerbahn und die Pyhrnstrecke für die Neigezugtechnik zu adaptieren?

Welche Fahrzeit ist derzeit für die Fahrstrecke Linz-Prag sowie Linz-Graz erforderlich und welche Beschleunigung wäre durch Einsatz von Neigezügen möglich?

Antwort:

Die ÖBB haben sich in den vergangenen Jahren intensiv mit der Frage der Neigezugtechnik befasst. Eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit und der potenziellen betrieblichen Auswirkungen dieser Technologie führte zu dem Ergebnis, dass hohe Investitionen in das rollende Material und in die Infrastruktur notwendig sind. Für die Strecken Linz -Summerau und Linz -Selzthal erfolgten daher seitens der ÖBB keine gesonderten Untersuchungen im Hinblick auf den möglichen Einsatz der Neigezugtechnik.