

**II-10060 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen**  
**des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5901/63-4/89

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 73 78 76  
 DVR: 009 02 04

4707 IAP

1990 -02- 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 4772 IJ  
 Dkfm. Mag. Mühlbachler und Genossen vom  
 15. Dezember 1989, Zl. 4772/J-NR/89 betreffend  
 Entwicklung eines Verkehrskonzeptes für das  
 Mühlviertel

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"Sind Sie bereit, für die genannten Verkehrssysteme ein tragfähiges und auf internationale Entwicklungen abgestimmtes Verkehrskonzept zu entwickeln?"

"Welchen zeitlichen Rahmen könnten Sie sich für die Erstellung des erwähnten Gesamtkonzeptes vorstellen?"

"Sind Sie bereit, mit tschechoslowakischen Behörden ein "Neue Bahn-Konzept" auszuarbeiten, welches die genannten Straßenzüge wirksam vom zu erwartenden Schwerverkehr entlasten wird?"

Die Überarbeitung des Beamtenentwurfes des österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes, das die Rahmenbedingungen für regionale Verkehrskonzepte wie jenes beispielsweise für das

- 2 -

Mühlviertel definiert, steht vor dem Abschluß. Ein regionales Verkehrskonzept für das Mühlviertel muß in erster Linie von der auch für die regionale Raumplanung zuständigen Landesregierung erstellt werden. Dies geschieht in Oberösterreich durch das oberösterreichische Gesamtverkehrskonzept, das nach Aussagen der damit befaßten Beamten ebenfalls vor der Fertigstellung steht.

Darüberhinaus wird eine Arbeitsgruppe eine Untersuchung durchführen, deren Ziel es ist, die zu erwartenden Verkehrsströme mit der CSSR exakt zu prognostizieren. Auf Basis dieser Analyse werden die ÖBB ihre vorliegenden Konzepte überarbeiten und gegebenenfalls adaptieren.

Zu Frage 4:

"Sind Sie bereit, für die Errichtung einer Schnellzugsverbindung Linz-Prag-Berlin mit den Behörden der CSSR und der DDR Verhandlungen aufzunehmen?"

Natürlich wird im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für den Personenverkehrs auch die Errichtung einer Schnellzugsverbindung Linz-Prag-Berlin einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.

ÖBB-intern werden aber bereits derzeit Planungsarbeiten für Schnellzugsverbindungen nach Berlin über das Staatsgebiet der BRD bzw. von Linz nach Prag durchgeführt.

Zu Frage 5:

"Welchen zeitlichen Rahmen könnten Sie sich für die Umsetzung der Schnellzugsverbindung Linz-Prag-Berlin vorstellen?"

Die zusätzliche Führung von Sonderzügen bzw. speziellen Bedartszugleistungen ist jederzeit möglich. Die Einführung eines umfassenden neuen Verkehrsangebotes auf den von Ihnen angeführten Relationen wird aber jedenfalls erst mit dem Fahrplanwechsel 1991/92 erfolgen können.

- 3 -

Zu den Fragen 6 und 7:

"Sind Sie bereit, kurzfristig für die Entlastung des Individualverkehrs eine Autobuslinie Linz-Prag, zumindest aber Linz-Budweis, einzurichten?"

"Welchen zeitlichen Rahmen könnten Sie sich für die Umsetzung dieser Autobuslinien vorstellen?"

Die Firma Austrobus, Österr. Autobusges KG, sowie der tschechoslowakische Staatsbetrieb CSAD Plzen sind Inhaber einer bis zum 31. Oktober 1992 gültigen Kraftfahrlinienkonzession auf der Strecke Linz - Budweis - Franzensbad - Karlsbad. Auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens wurde jedoch die Enthebung von der Betriebspflicht ab Beginn der Fahrplanperiode 1988/89 bis zum 28. Mai 1990 beantragt, welchem nach Abschluß des Ermittlungsverfahrens im Einvernehmen mit der tschechoslowakischen Konzessionsbehörde zugestimmt wurde. Von der Firma Austrobus ist vorgesehen, den Betrieb im heurigen Jahr - eingeschränkt auf die Zeit von Juni bis September - wieder aufzunehmen. Dieser Fahrplan wurde von seiten meines Ressorts bereits genehmigt und den tschechoslowakischen Konzessionsbehörden zur Genehmigung vorgelegt.

Auch seitens der Post- und Telegraphenverwaltung wurde, in Zusammenarbeit mit der CSAD Ceske Budejovice, eine Konzession zum Betrieb einer zwischenstaatlichen Postautolinie auf der Strecke Linz - Budweis beantragt. Das eingeleitete Ermittlungsverfahren ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Wie die Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung mitteilt, wäre im Falle einer Konzessionserteilung auch eine Verlängerung der Postautolinie bis Prag vorstellbar. Dies allerdings nur unter der Voraussetzung, daß zwischen Linz und Prag bzw. Berlin keine Schnellzugsverbindung eingerichtet wird.

- 4 -

Die beiden Verkehrsträger werden in dieser Angelegenheit jedenfalls koordiniert vorgehen.

Zu Frage 8:

"Sind Sie bereit, dem zweispurigen Ausbau der Bahnlinie Linz-Summerau im Bedarfsfalle Vorrang einzuräumen?"

Die ÖBB planen zum Zweck der Kapazitätserhöhung sowie zur weiteren Verkürzung der Fahrzeiten langfristig einen selektiven, zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Linz - Summerau - Staatsgrenze. Die Kosten für die Baumaßnahmen werden auf ca. 200 Mio S geschätzt.

Wann diese Baumaßnahmen realisiert werden, wird vom Verkehrs-aufkommen und der sich daraus ergebenden Zugfrequenz abhängen.

Zu Frage 9:

"Sind Sie bereit, im Bedarfsfalle im Grenzbahnhof Summerau einen LKW- oder Containerübernahmeterminal zu errichten?"

Im Sinne der verkehrspolitischen Priorität der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene sind die ÖBB natürlich bereit, den Standort Summerau in das bestehende Terminalkonzept einzubeziehen. Voraussetzung dafür ist natürlich, daß sich die Nachfrage nach Leistungen des Kombinierten Verkehrs in dieser Region deutlich erhöht. Derzeit jedenfalls wäre – unter Bedachtnahme auf die bestehende Infrastruktur bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen und das im Einzugsbereich vorhandene Marktpotential – die Errichtung eines eigenen Terminals in Summerau wirtschaftlich noch nicht gerechtfertigt.

- 5 -

Zu den Fragen 10 und 11:

"Sind Sie bereit, zur Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrsmittel für Pendler und somit zur Senkung des Individualstraßenverkehrs die Bahn- und Postlinien des Mühlviertels in einen Verkehrsverbund aufzunehmen?"

"Wenn ja, wann?"

Dies ist bereits erfolgt!

Seit 1. Juni 1985 ist der Verkehrsverbund Linz wirksam. Dieser umfaßte zunächst die Verkehrsmittel der ESG, der Österreichischen Bundesbahnen (begrenzt durch die Bahnhöfe Summerau, Grein, Amstetten, Garsten, Klaus, Bad Hall, Grünau, Gmunden, Gmunden Seebf., Vöcklabruck, Neumarkt-Kallham, Peuerbach, Aschach und Aigen-Schlägl) und die in dem Bereich gelegenen, durch die Betriebsunternehmen Stern & Hafferl betriebenen Eisenbahnlinien.

Mit 1. Jänner 1990 wurden die Kraftfahrlinien nunmehr nicht nur in den Verkehrsverbund Linz einbezogen, sondern das Verbundgebiet auch auf die Gemeinden der politischen Bezirke Perg, Rohrbach, Urfahr Umgebung und Freistadt ausgedehnt.

Weiters laufen derzeit Verhandlungen zwischen Bund, Land Oberösterreich und der Stadt Linz einerseits und den am LVV beteiligten Verkehrsunternehmen andererseits über die Schaffung einer Kernzone mit freier Verkehrsmittelwahl innerhalb von Linz sowie die Einführung von Verbundeinzelfahrtscheinen.

Wien, am 12 Februar 1990

Der Bundesminister

