



II-2311 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl. 5905/35-4-91

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

884/AB

1991-06-13

zu 869/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Riedl und Kollegen vom 17. April 1991, Nr.
 869/J-NR/1991, "Regionalanliegen Nr. 20 - Wieder-
 eröffnung der Bahnstrecke von Laa an der Thaya
 nach Hevlín/Höflein (CSFR) und des dazugehörenden
 Grenzüberganges"

Ihre Fragen

"Für den Ausbau der Bahninfrastruktur Richtung Osten wurden seitens der österreichischen Bundesregierung zusätzlich 4,5 Milliarden Schilling zur Verfügung gestellt. Um eine sinnvolle Verwendung dieser Mittel sicherzustellen, ist eine koordinierte Verkehrspolitik mit unseren östlichen Nachbarländern notwendig. Wurden in diesem Zusammenhang mit der CSFR auch Gespräche über die Wiedereröffnung der Strecke Wien-Laa an der Thaya-Brünn geführt?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Ausbaumaßnahmen bzw. Verbesserungsarbeiten sind auf österreichischer Seite im Falle einer Wiedereröffnung der Strecke Wien-Laa an der Thaya-Brünn notwendig?

Werden Sie in weiteren verkehrspolitischen Gesprächen mit der CSFR auf Ministerebene die rasche Wiedereröffnung der Strecke Wien-Laa an der Thaya-Brünn anstreben?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Maßnahmen zum Ausbau der Bahnstrecke Wien-Laa an der Thaya sind im Rahmen des mit 4,5 Milliarden Schilling budgetierten Sonderinvestitionsprogrammes vorgesehen?

Bis wann sollen diese Ausbaumaßnahmen bzw. Verbesserungsarbeiten durchgeführt sein?"

- 2 -

darf ich wie folgt beantworten:

Das von den ÖBB ausgearbeitete und mit den Maßnahmen der Nachbarbahnen abgestimmte Ostkonzept sieht schwerpunktmäßig - neben kurzfristigen Sofortmaßnahmen (Angebotsverbesserungen, Fahrzeitverkürzungen, Reduzierung der Grenzaufenthalte, Sondertarife) - insbesondere den Ausbau der Bahnlinien nach Osten bzw. Norden als logische Fortsetzung des Stammnetzes und der Projekte der Neuen Bahn vor.

Mittelfristig sind insgesamt etwa 4,5 Mrd S für den Ausbau der Strecken Richtung CSFR und Ungarn sowie in das erforderliche rollende Material geplant.

Im Verkehr mit der CSFR ergeben sich aus derzeitiger Sicht Ausbauplanungen für die Hauptverkehrsachsen

- * Linz - Summerau - Horni Dvoriste (- Budweis - Prag)
- * Wien - Gmünd (- Ceske Velenice - Prag)
- * Wien - Retz - Satov (- Znaim - Prag)
- * Wien - Hohenau - Breclav (- Brünn - Prag bzw. Warschau)
- * Wien - Bratislava

Zwischen den ÖBB und den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD) besteht das grundsätzliche Einvernehmen, den Grenzübergang Laa a.d. Thaya derzeit nicht zu aktivieren.

Dies entspricht den europaweit - auch aus wirtschaftlichen Gründen - notwendigen Strategien der Bahnen, den grenzüberschreitenden Verkehr und die erforderlichen Kapazitätsvorsorgen auf leistungsfähige und gut ausgebauten Hauptstrecken (derzeit erfolgt im gegenständlichen Bereich die marktge-

- 3 -

rechte Anpassung der Infrastruktur der Franz-Josefs-Bahn und der Nordwestbahn) zu konzentrieren.

Eine Reaktivierung des nicht an den Güterverkehrshauptleitwegen von ÖBB und CSD liegenden Grenzüberganges Laa a.d. Thaya würde zu einer unerwünschten Aufsplitterung des Frachtaufkommens - mit daraus resultierenden höheren Betriebskosten und längeren Beförderungszeiten für die Bahnkunden - führen. Darüberhinaus stünde eine derartige Maßnahme auch im Gegensatz zu den diesbezüglichen Güterzugbildeckonzepten von CSD und ÖBB.

Hinsichtlich der Realisierung eines grenzüberschreitenden Reisezugverkehrs wird sowohl von den ÖBB, als auch von den CSD auf den Umstand hingewiesen, daß neben der volkswirtschaftlichen und raumordnungspolitischen Bedeutung der Bahn auch verstärkt auf betriebswirtschaftliche Aspekte zu achten ist. Dazu kommen äußerst beschränkte budgetäre Möglichkeiten zur Aufbringung der erforderlichen Investitionsmittel für die gegenständlichen Ausbaumaßnahmen. Hierzu sind insbesondere die unzureichenden Anlageverhältnisse auf der CSD-Anschlußstrecke nördlich von Hevlín betroffen, die derzeit einen qualifizierten Reisezugverkehr (Eilzüge) nicht gestatten.

Als kurzfristige Verbesserungsmaßnahme wird auf das Abkommen über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr hingewiesen. Damit wird im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr eine wesentliche Zeitverkürzung bei den bestehenden Grenzübergängen, z.B. durch ambulante Grenzkontrollen, ermöglicht.

Wien, am 12. Juni 1991

Der Bundesminister

