

II-8066 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

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

Pr.Zl. 5905/81-4-1992

*36151AB*

1992 -12- 16

zu *3643 IJ*

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Meisinger, Peter, Rosenstingl und Kollegen  
 vom 15.10.1992, Zl. 3643/J-NR/1992 "Nicht-  
 durchführung des Ausbaus der Summerauerbahn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 8:

"Ist es richtig, daß in Ihrem Ressort eine Entscheidung gegen den zweigleisigen Ausbau der Summerauerbahn gefällt wurde, wenn ja, mit welcher genauen Begründung?"

Warum wurde die einstimmige Entschließung des Nationalrats vom Dezember des Vorjahres, die einen zumindest selektiven Ausbau dieser Bahnlinie forderte, nicht berücksichtigt?

Sind Sie bereit, im Lichte des breiten Protests aus der Bevölkerung sowie von Bundes- wie Landespolitikern, Ihre negative Entscheidung über den Ausbau der Summerauerbahn zu überdenken und im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom Vorjahr einen selektiven zweigleisigen Ausbau dieser Bahnlinie vorzusehen?"

Es gab in meinem Hause keinen Beschuß einen selektiven Ausbau der Summerauerbahn nicht durchzuführen. Ich darf Ihnen mitteilen, daß die Summerauerbahn bedarfsgerecht so ausgebaut wird, daß genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen werden.

Zu Frage 3:

"Ist es richtig, daß in Teilabschnitten der genannten Bahnlinie bereits seit den Zeiten der Monarchie der Unterbau der Bahntrasse für die Zulegung eines zweiten Gleises vorbereitet ist, dieser Ausbau also mit vergleichsweise geringerem Aufwand durchzuführen wäre?"

Die ÖBB teilen mir mit, daß über eine solche Vorbereitung der Summerauerbahn zur Verlegung einer weiteren Trasse keine Un-

- 2 -

terlagen bei ihr aufliegen. Darüberhinaus ist festzustellen, daß für eine solche Kapazitätsmaßnahme ohne derzeitige Notwendigkeit auch "vergleichsweise geringe" Steuermittel nicht verschwendet werden dürfen.

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß der für die zahlreichen Pendler aus dem Mühlviertel erforderliche Ausbau der Nahverkehrsverbindungen auf der Summerauerbahn bereits heute - zumindest im Nahbereich von Linz - aufgrund von Kapazitätsproblemen an Grenzen stößt bzw. in welchem Umfang stehen zu den Stoßzeiten noch freie Kapazitäten für zusätzliche Pendlerzüge zur Verfügung?"

Das derzeitige Fahrplanangebot wurde anlässlich der Konzeption des NAT 91 erarbeitet und gemeinsam mit der Region und den Interessensvertretungen auf die Bedürfnisse der Berufsfahrer und Schüler abgestimmt. Es sieht grundsätzlich eine annähernd stündliche Bedienung der Strecke vor. Zu den Hauptverkehrszeiten werden lastrichtungsbezogen noch zusätzliche Züge geführt. Eine weitere Verdichtung des Angebotes ist daher derzeit wirtschaftlich nicht vertretbar.

Zu Frage 5:

"Ist es richtig, daß auf der genannten Strecke infolge des Einsatzes von relativ altem und daher störungsanfälligem Rollmaterial häufig starke Verspätungen auftreten, die sich auf der eingleisigen Strecke besonders störend auswirken; wie hoch ist der Pünktlichkeitsgrad auf dieser Strecke?"

Derzeit werden auf der Strecke Linz - Summerau nach Maßgabe des zur Verfügung stehenden Rollmaterials neben moderneren Triebfahrzeugen, Reisezugwagen bzw. Triebwagengarnituren, auch solche älterer Bauart - so wie auch auf anderen Strecken des ÖBB Bereiches - eingesetzt.

Wie mir die ÖBB berichten wurde jedoch eine Analyse der Regionalzüge auf der Strecke Linz - Summerau ein hoher Pünktlichkeitsgrad festgestellt. Die Fahrplanabweichungen bewegen sich durchschnittlich im Rahmen von 0 bis 5 Minuten. Die auf dieser Strecke eingesetzten Fahrzeuge können jedenfalls nicht als

- 3 -

Ursachen für fallweise auftretende Verspätungen betrachtet werden.

Zu Frage 6:

"Warum wurde das vor einigen Jahren bereits sehr konkret diskutierte, ebenfalls für den Nahverkehr im Großraum Linz wichtige Projekt einer Verbindung von St. Georgen an der Gusen nach Mauthausen auf der Strecke Krems-St. Valentin nicht realisiert und wann ist gegebenenfalls hier mit einem Baubeginn zu rechnen?"

Im Sinne des neuen Bundesbahngesetzes steht allen Gebietskörperschaften offen, Nahverkehre zu bestellen und auch zu bezahlen.

Zu Frage 7:

"Welche Maßnahmen werden Sie treffen, um den Zubringerverkehr, beispielsweise durch die Bundesbusse zu den teilweise weit von den Ortskernen entfernten Bahnhöfen zu verbessern?"

Im Bereich der Summerrauerbahn werden von den Kraftfahrlinien der Bundesbusdienste die Bahnhöfe Freistadt, Pregarten, Gaisbach/Wartberg, Lungnitz und der Bahnhof St. Georgen angefahren. Allgemein werden die auf diesen Verbindungen angebotenen Umsteigemöglichkeiten in Bundesbusse bei den vorgenannten Bahnhöfen nur gering in Anspruch genommen.

Aus der Sicht der kaufmännisch zu führenden Bundesbusse würde eine Anbindung weiterer, abseits gelegener Bahnhaltestellen zum Teil durch die damit verbundene Fahrzeitverlängerung zu einer Verschlechterung der derzeit durchgehend verkehrenden Kursverbindungen führen, und ein Abwandern von Fahrgästen vom öffentlichen Verkehr zum Individualverkehr bewirken.

Wien, am 14. Dezember 1992

Der Bundesminister

