



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5905/12-1-1982

II-4268 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

1984/AB

1982-08-19

zu 1969/13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Gurtner, Kraft und Genossen,  
Nr. 1969/J-NR/1982 vom 1982 06 29,  
"Ausbau der Bahnverbindung Linz -  
Braunau - München".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1 und 2

Die Frage der Verkehrsverbindung zwischen Linz und München über Braunau kann nicht losgelöst von den infrastrukturellen Bedingungen gesehen werden, da der derzeitige Oberbau bzw. die nicht elektrische Traktion ein attraktives Reisezugangebot nicht zuläßt. In diesem Sinne wurde auch bei der 6. Sitzung der deutsch-österreichischen Raumordnungskommission ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der Passus "ehestmöglich" für die Einführung einer Schnellzugsverbindung auf der genannten Strecke nur bedeuten kann, "daß eine durchgehende Zugsverbindung erst dann zweckmäßig erscheint, wenn die für eine attraktive Verbindung erforderlichen Bedingungen geschaffen sind".

Die ÖBB haben schon vor geraumer Zeit beschlossen, die Strecke Neumarkt-Kallham - Ried im Innkreis - Braunau am Inn - Simbach (Inn) zu elektrifizieren. Im derzeit gültigen Elektrifizierungsprogramm für die Jahre 1980 - 1989 ist daher diese Strecke - im Rahmen der Elektrifizierung des sogenannten "Rieder Kreuzes"; zu dem noch die Abschnitte Attnang-Puchheim - Ried im Innkreis - Schärding und Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn zählen, vorgesehen. Der Beginn der Vorarbeiten auf der Strecke Neumarkt-Kallham - Simbach/Inn soll, die rechtzeitige Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel vorausgesetzt, 1984, jene der eigentlichen Elektrifizierungsarbeiten 1986 erfolgen. Als Termin für die Aufnahme des elektrischen Zugbe-

triebes auf dieser Strecke ist derzeit der Herbst 1987 geplant. Im Zuge dieser Ausbaumaßnahmen werden selbstverständlich auch Verbesserungen in der Streckenführung und Modernisierungsarbeiten im Ober- und Unterbau durchgeführt sowie schienengleiche Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden.

Was die derzeitigen Zugverbindungen zwischen Linz und München anlangt, so wäre eine spätere Abfahrt der Kurswagen von München nach Linz nur durch die Führung eines zusätzlichen Zuges realisierbar. Angesichts der der zur Zeit schwachen Inanspruchnahme der Kurswagenverbindung wäre die Einrichtung eines neuen Zuges wirtschaftlich nicht zu vertreten. Im übrigen ist zu bemerken, daß die ungünstige Verkehrsverbindung zwischen München und Braunau wohl nicht den ÖBB angelastet werden kann. Von Simbach bzw. Braunau nach Linz besteht noch spät abends eine Verbindung, die ein längeres Verweilen in München bei günstiger DB-Verbindung ermöglichen würde (Simbach ab 21.13 Uhr, Linz an 23.18 Uhr).

### Zu 3

Der Ausbau der Bahnverbindung Linz-Braunau/Simbach-München wird in einer bereits bestehenden Arbeitsgruppe der Österreichisch-Deutschen Raumordnungskommission behandelt, in der neben den zuständigen Behörden Österreichs und Bayerns u.a. auch Vertreter von ÖBB und DB vertreten sind. Diese Arbeitsgruppe soll die Möglichkeiten zur Verbesserung des Bahnverkehrs zwischen Österreich und der Bundesrepublik Deutschland durch den Ausbau der Verbindungen über Braunau/Simbach prüfen und gegebenenfalls entsprechende Vorschläge erstatten.

Wien, 1982 08 18  
Der Bundesminister

