



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

II-10980 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
 des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl. 5901/10-4-90

5092 IAB

1990 -05- 07

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Dr. Neidhart und Genossen vom 8. März 1990  
 Nr. 5146/J-NR/90, "neues Verkehrskonzept für  
 die Ostregion"

ZU 5146 IJ

An den Anfang dieser Anfragebeantwortung möchte ich einige allgemeine Überlegungen zu dem von Ihnen angesprochenen Thema stellen:

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik, in der die Umweltverträglichkeit des Verkehrs ein wesentliches Ziel darstellt, darf nicht die Fehler wiederholen, die in Westösterreich geschehen sind.

So betrug der Anteil des Verkehrsträgers Schiene am Nord-Süd-Transit durch Tirol im Jahr 1970 79 Prozent, der Anteil des LKW-Verkehrs 30 Prozent, heute ist das Verhältnis etwa umgekehrt.

Im Güterverkehr zwischen Österreich, der CSFR und Ungarn hat die Bahn (ohne Betrachtung der Schifffahrt und von Pipelines) einen Anteil von ca. 80 Prozent. Es gilt diesen Anteil trotz einer erwarteten Zunahme des Transports von hochwertigen, leichten Gütern mit geringen Transportkosten zu halten. Im Personenverkehr sollte der Bahnanteil deutlich erhöht werden.

Auf konkrete Schwerpunkte des Bahnausbaus in der Ostregion werde ich noch eingehen, grundsätzlich möchte ich jedoch betonen, daß nicht nur bauliche Maßnahmen, sondern auch organisatorische Verbesserungen zu einer Attraktivierung des umweltverträglichen Bahnverkehrs beitragen sollen.

Wichtige Punkte sind dabei:

- bedarfsgerechte Fahrpläne, zum Teil Taktverkehre

- 2 -

- die Erarbeitung von Tarifsmodellen, die devisenschwachen Fahrgästen und Güterkunden aus dem ehemaligen Ostblock eine Bahnbenützung ermöglichen sollen,
- gute Logistikleistungen (beispielsweise Verknüpfung mit der Schifffahrt, bedarfsgerechte Angebote für den kombinierten Verkehr)
- kurze Reise- und Transportzeiten durch erheblich verkürzte Grenzaufenthalte.

Die entsprechenden Maßnahmen müssen so rasch wie möglich realisiert werden, da schon gegenwärtig von Handel, Gewerbe und Industrie Druck ausgeübt wird, die Kontingente für den LKW-Verkehr zwischen Österreich und den Ländern des ehemaligen Ostblocks zu erhöhen. Eine restriktive Kontingentpolitik ist aber längerfristig nur durchsetzbar, wenn attraktive Alternativen zum Straßengüterverkehr bestehen.

Die Öffnung neuer Grenzübergänge ist grundsätzlich zu begrüßen. Dabei müssen jedoch die Anliegen der Anrainer an betroffenen Verkehrswegen umgehend berücksichtigt werden. Nachtsperren kleinerer Übergänge, die Beschränkung auf PKW, in Erholungsgebieten auch auf Radfahrer und Fußgänger sowie auf Bürger Österreichs und des jeweiligen Nachbarstaates sollen unzumutbare Belastungen der Bevölkerung durch neue Fernverkehrs- und Transitstraßen vermeiden.

Auf den bestehenden Haupttrouten sollten umfassende Umweltschutzmaßnahmen, wie Ortsumfahrungen und Rückbauten der Ortsdurchfahrten realisiert werden. Da die Bundesstraßen von der Ostregion in Richtung CSFR und Ungarn gut ausgebaut sind, sollten nach Fertigstellung der A 4 - wobei für eine nördliche Führung die Aufnahme des Verkehrs Wien - Bratislava und die Entlastung von Hainburg sprechen - keine weiteren Autobahnen oder Schnellstraßen mehr errichtet werden. Im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr möchte ich auch hervorheben, daß an Bahnstrecken in der Ostregion bis 1995 insgesamt rund 20.000 zusätzliche Park-and Ride-Stellplätze

- 3 -

errichtet werden, um das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern.

Auch die in der Ostregion beabsichtigte Einrichtung von Nationalparks (Donau-March-Auen, Neusiedler See) bedarf adäquater ökologisch verträglicher Verkehrslösungen, bei denen der öffentliche Verkehr (einschließlich der Donauschifffahrt) und der Radverkehr, keinesfalls aber neue Straßen und Großparkplätze im Vordergrund stehen sollten.

Was nun die Schifffahrt anlangt, so weist die Donauschifffahrt noch Kapazitätsreserven auf, die im Güterverkehr, aber auch im Tourismus für eine verhältnismäßig umweltverträgliche Bewältigung des Verkehrs genützt werden sollten.

Neben der Förderung der ökologisch verträglichen Verkehrsträger Schiene und Schifffahrt müssen verkehrsordnungspolitische Begleitmaßnahmen unzumutbare Belastungen der Bevölkerung durch den Verkehr verhindern.

Die Freiheit der Verkehrsmittelwahl findet dort ihre Grenze, wo Dritte in ihrer Lebensqualität erheblich beeinträchtigt werden. Gewisse Lenkungsmaßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung in den Städten werden daher notwendig sein. Keinesfalls kann auf Dauer akzeptiert werden, daß PKW und LKW mit deutlich größeren Lärm- und Schadstoffemissionen als für österreichische KFZ zulässig sind, auf Österreichs Straßen fahren. Beispielsweise emittieren die in den früheren Ostblock-Ländern noch verbreiteten Zweitakt-PKW zum Teil mehr als das Hundertfache an Kohlenwasserstoffen wie moderne Katalysator-PKW. Umwelt- und gesundheitsschädigend sind auch der hohe Schwefelgehalt im Diesel und der hohe Bleigehalt im Benzin, die in diesen Ländern noch üblich sind.

Mit unseren Nachbarstaaten werden daher einvernehmliche Lösungen dieser Umweltprobleme angestrebt. Nötigenfalls müssen aber auch einseitige ordnungspolitische Maßnahmen

- 4 -

gesetzt werden, um die Bevölkerung und die Umwelt in Österreich vor Negativwirkungen des Verkehrs zu schützen.

Ihre Fragen darf ich nunmehr wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welches sind die Schwerpunkte des neuen Verkehrskonzeptes für die Ostregion?"

"Bis wann wird das neue Verkehrskonzept für die Ostregion vorliegen?"

Das Ostkonzept für den Schienenverkehr wurde von mir bereits am 9. März der Öffentlichkeit präsentiert. Dieses Konzept sieht schwerpunktmäßig - neben kurzfristigen Sofortmaßnahmen (Angebotsverbesserungen, Fahrzeitkürzungen, 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.

Im Verkehr mit der CSFR ergeben sich dabei folgende Planungsvorstellungen für die Hauptverkehrsachsen:

Strecke Linz-Lammerau - Horni Dvoriste (-Ceske Budejovice-Prag)

Die Strecke ist in gutem Ausbauzustand und hat auf dem österreichischen Streckenabschnitt freie Kapazitäten für acht weitere Züge. Kurzfristig sind keine größeren Investitionen geplant.

Seit 1. Februar 1990 werden zwei neue Züge zwischen Linz und Ceske Budejovice geführt. Ab Sommerfahrplan (27. Mai 1990) werden zwei weitere Züge in dieser Relation dazukommen. Ferner wird ab diesem Zeitpunkt eine saisonierte Kurswagenverbindung Prag - Linz installiert. Bei entsprechender Nachfrage kann das Zugangebot weiter ausgedehnt werden. Außerdem wurden für die Strecke Linz - Ceske Budejovice

- 5 -

Sondertarife vereinbart (Erwachsene 2. Klasse S 220,-/ 1. Klasse S 330,- für Hin- und Rückfahrt).

Mittel- bzw. langfristig ist die Beseitigung von Kapazitätsengpässen sowie die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/h vorgesehen.

#### Strecke Wien - Gmünd (-Ceske Velenice-Prag)

Zur besseren Anbindung des nördlichen Waldviertels wird die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Sigmundsherberg - Gmünd im Juni 1990 beginnen. Zusätzlich ist die Realisierung eines Infrastrukturprogrammes (Modernisierung der Sicherungsanlagen, Automatisierung bzw. Auflassung von Eisenbahnkreuzungen) geplant. Insgesamt sind Investitionen von 900 Mio S erforderlich, wovon für das Jahr 1990 80 Mio S aufgewendet werden sollen. Diese Maßnahmen sind auch für den Regionalverkehr im Waldviertel von Bedeutung.

Bereits seit 1. Februar 1990 fahren zwei zusätzliche Regionalzüge zwischen Gmünd und Ceske Velenice. Ab Sommerfahrplan (27. Mai 1990) werden vier weitere Anschlusszüge auf der Strecke zwischen Gmünd - Ceske Velenice eingerichtet. Auch für die Strecke Wien - Prag (Zug "Smetana") wurden Sondertarife festgelegt (Erwachsene 2. Klasse S 450,-/1. Klasse 650,- für Hin- und Rückfahrt).

Mittelfristig sollen Städteschnellzüge in dreieinhalb bis vier Stunden zwischen Wien und Prag (heute noch rund 6 Stunden) geführt werden.

#### Strecke Wien - Retz - Satov (-Znojmo-Prag)

Diese Verbindung diente bisher nur dem Güterverkehr und wird neben der Strecke über Breclav künftig zu einem weiteren Hauptverkehrsweg in den Norden werden. Die ÖBB arbeiten bereits an einem umfangreichen Maßnahmenprogramm, in dessen Mittelpunkt die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Hollabrunn - Unterretzbach - Satov (Beginn Juni 1990) mit einem Gesamtaufwand von 480 Mio S steht. Ich habe bereits am

- 6 -

6.3.1990 ein entsprechendes Abkommen mit der CSFR unterzeichnet. Für dieses Vorhaben sollen 1990 Mittel in der Höhe von 120 Mio S aufgewendet werden.

Derzeit ist auf österreichischer Seite noch eine freie Kapazität für zusätzlich 23 täglich verkehrende Züge vorhanden. Seit 1. Februar 1990 wurde der grenzüberschreitende Personenverkehr wieder aufgenommen, wozu die ÖBB an Wochenenden 6 Züge zwischen Retz und Znojmo anbieten. Davon werden vier Züge ab Sommerfahrplan (27. Mai 1990) ganzjährig täglich verkehren, wobei direkte Anschlüsse von bzw. nach Wien gewährleistet sind. Damit wird dieser Grenzübergang wieder für den Personenverkehr geöffnet.

#### Strecke Wien - Hohenau - Breclav (-Brno-Prag bzw. Warschau)

Der österreichische Streckenanteil hat noch genügend freie Kapazitäten. Seit Mitte Dezember 1989 bieten die ÖBB 4 zusätzliche Züge auf der Strecke zwischen Wien und Brno an, wobei die Einführung eines Sondertarifes fixiert werden konnte (Erwachsene 2. Klasse S 250,-/1. Klasse 370,- für Hin- und Rückfahrt).

Beim Schnellzug "Chopin", der zwischen Wien und Warschau mit direktem Anschluß nach Moskau verkehrt, werden ab Sommerfahrplan (27. Mai 1990) Beschleunigungen bis zu 45 Minuten realisiert (neue Gesamtreisezeit: 11 Std. 20 Min.). Diese merkbare Fahrzeitverkürzung wird durch kürzere Grenzaufenthalte (der Grenzkontrollposten Pohansko zwischen Bernhardtthal und Breclav wird aufgelassen) sowie durch Beschleunigungen in Polen erzielt. Ferner wird die neue Tagesverbindung "Sobieski" zwischen Wien und Warschau mit Kurswagen von und nach Krakau eingeführt.

#### Die Möglichkeiten der Bahn zwischen Wien und Bratislava

Für die Verbindung zwischen Wien und Bratislava (Preßburg) bieten sich als Alternativen die Strecken

- Wien - Marchegg - Bratislava

- 7 -

- Wien - Wolfsthal (-Bratislava) und
  - Wien - Parndorf - Kittsee (-Bratislava)
- an.

#### Strecke Wien - Marchegg - Bratislava

Diese Strecke ist auf tschechoslowakischem Gebiet so überlastet, daß sie nur mehr wenige zusätzliche Züge aufnehmen kann. Diese Route wird deshalb künftig vorrangig für die Fortsetzung des im Dezember 1989 begonnenen Reisezugprogrammes genutzt. Auf dem österreichischen Streckenabschnitt gibt es noch eine freie Kapazität für 28 weitere Züge.

Seit Mitte Dezember 1989 bieten die ÖBB zusätzlich 4 neue Schnellzüge Wien - Bratislava - Wien über Marchegg an. Für diese Relationen sind Sondertarife vereinbart worden (Erwachsene 2. Klasse S 150,-/1. Klasse S 220,- für Hin- und Rückfahrt). Ab Sommerfahrplan (27. Mai 1990) werden diese Züge bis zu 33 Minuten beschleunigt, wobei die kürzeste Fahrzeit zwischen Wien und Bratislava 1 Stunde 36 Minuten betragen wird. Mittelfristig ist auf dieser Verbindung eine Fahrzeit von 1 Stunde vorgesehen.

#### Strecke Wien - Wolfsthal (-Bratislava)

Die Strecke Wien - Flughafen Wien-Schwechat - Wolfsthal (die ehemalige Preßburgerbahn) ist derzeit aus technischen Gründen sowohl für die Einrichtung von Städteschnellverbindungen als auch für eine Gütertransitstrecke nicht geeignet. Selbst bei einer durchgehenden Verbindung nach Bratislava über Wolfsthal hätte diese Strecke nach wie vor nur regionale Bedeutung.

Als 1. Stufe zur bestehenden Nahverkehrsfunktion sollen daher umgehend die Verhandlungen mit den zuständigen slowakischen Stellen aufgenommen werden, um durch die Schaffung kombinierter Bahn/ Bus-Verbindungen eine rasche Anbindung der Grenzorte an das slowakische Busnetz zu erreichen. Eine Einbeziehung dieser Relation in den Verkehrsverbund-Ostregion würde die Attraktivität der Verbindung steigern. Darüberhinaus werden das Bundesministerium für öffentliche Wirt-

schaft und Verkehr und die Planungsgemeinschaft Ost eine Studie über die Verlängerung dieser Strecke in Auftrag geben.

#### Strecke Wien - Parndorf - Kittsee (-Bratislava)

Die Österreichischen Bundesbahnen forcieren aus planerischen und betriebstechnischen Gründen diese Verbindung als zukünftigen Hauptverkehrsweg nach Bratislava. Nach Sanierung der bisher nur für den Güterverkehr genützten Strecke Parndorf - Kittsee, der Fertigstellung einer max. 2,5 km langen Neubaustrecke zwischen Kittsee und der Staatsgrenze sowie der entsprechenden Anschlußstrecke auf slowakischem Gebiet könnte bereits im kommenden Jahr der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr aufgenommen werden. Während bei den ÖBB die Detailplanungen bereits angelaufen sind, muß in weiteren Gesprächen mit den Tschechoslowakischen Staatsbahnen und der Stadt Bratislava die genaue Streckenführung und die Anbindung des Bahnhofes Bratislava-Petrzalka abgeklärt werden. Für das Jahr 1990 sollen als zusätzliche Quote 60 Mio S (von insgesamt notwendigen 90 Mio S) aufgewendet werden.

Die Fahrzeit der Städteverbindung zwischen Wien und Bratislava würde über diese Strecke rund 1 Stunde betragen.

Zur endgültigen Festlegung leistungsfähiger Bahnverbindungen zwischen Wien und Bratislava wurde von den Tschechoslowakischen Staatsbahnen und den Österreichischen Bundesbahnen eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die alle Möglichkeiten hinsichtlich Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit sowie betrieblicher Vor- und Nachteile untersuchen wird.

Im Verkehr mit Ungarn nimmt die von Wien und Budapest gemeinsam veranstaltete Weltausstellung 1995 einen zentralen Punkt bei allen Planungen ein.

Auch laufen alle Prognosen dahin, daß der Reiseverkehr zwischen Österreich und Ungarn weiterhin stark steigen wird, weil das Reisepotential bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist.



- 9 -

Im Güterverkehr wird die rasche Schaffung geeigneter Organisationsstrukturen für den Kombinierten Verkehr mit Ungarn von großer Bedeutung sein. Die Gründung einer eigenen ungarischen Huckepackgesellschaft ist im Gange. Österreich hat seine Unterstützung angeboten. Die ÖBB werden ihre Infrastrukturplanung mit den Ungarischen Staatsbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (ROEE) abstimmen.

#### Strecke Wien - Hegyeshalom - Budapest

Der Hauptverkehr zwischen Österreich und Ungarn wird über diese Magistrale abgewickelt werden. Sie ist Teil der sogenannten Donauachse Nürnberg - Passau - Belgrad und wird neben ihrer Funktion als EXPO-Verbindung künftig auch bedeutende Transitverkehrsströme zu übernehmen haben.

Die ÖBB haben für diese Strecke einen Stufenplan erarbeitet, der mit der kurzfristigen Beseitigung infrastrukturell bedingter Langsamfahrstellen begonnen hat. Bis zur EXPO 1995 wird eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 140 km/h erfolgen. Damit wird sich die Gesamtfahrzeit auf der Strecke zwischen Wien und Budapest von derzeit 2 Stunden 48 Minuten auf 2 Stunden 15 Minuten reduzieren. Der Ausbauplan erfordert 800 Mio S, wovon 1990 zusätzliche Mittel in der Höhe von 220 Mio S aufgewendet werden sollen.

Auf der österreichischen Strecke gibt es eine freie Kapazität von 66 Zügen pro Tag, sodaß das Zugangebot laufend verbessert werden kann. Ab 20. April 1990 wird - vorerst probeweise - zwischen Wien und Budapest beim "Wiener Walzer" eine Autoreisezugverbindung eingerichtet.

#### Strecke Wr. Neustadt (Eisenstadt-) Sopron - Budapest

Diese Strecke wird vor allem zwei Funktionen haben: Im Personennahverkehr wird die Bahn attraktive Verbindungen in die Einkaufsstadt Sopron anbieten. Im Güterverkehr soll Sopron zur Ost-West-Drehscheibe werden. Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn will dazu ihren schon bestehenden Umschlagknoten für den Kombinierten Verkehr ausbauen.

- 10 -

Strecke Graz - Szentgotthard - Szombathely - Budapest

Diese Strecke weist sowohl auf österreichischem als auch auf ungarischem Gebiet zum Teil ungünstige topographische Verhältnisse auf. In Ressortverhandlungen wurde deshalb vereinbart, diese Strecke gesondert nach abgestimmten, mittelfristigen Infrastrukturmaßnahmen zu untersuchen. Kurzfristig streben beide Bahnen eine Verbesserung und Verdichtung des bestehenden Angebotes an. So ist durch Auflassung von Eisenbahnkreuzungen eine Verkürzung der Fahrzeit möglich. Für 1990 sollen dafür zusätzliche Mittel in der Höhe von 20 Mio S aufgewendet werden. Auf dem österreichischen Streckenteil gibt es noch eine freie Kapazität von 8 Zügen pro Tag.

Durch die Ostöffnung und die damit zu erwartende Steigerung des Transportaufkommens sowohl in der Nord-Süd- als auch in der Ost-West-Relation ergibt sich auch eine erhöhte Notwendigkeit zur Realisierung der Projekte der Neuen Bahn auf der Westbahn und auf der Südbahn. Dies betrifft vor allem den aus Gründen der Kapazität und der Fahrzeit zu forcierenden Ausbau der Strecke St. Pölten - Attnang-Puchheim sowie von Streckenteilen der Südbahn durch die Hochleistungsstrecken-AG. Wesentlich an Bedeutung gewonnen hat die Notwendigkeit der Errichtung eines Durchgangsbahnhofes am Standort des Wiener Südostbahnhofes.

Entsprechende Empfehlungen werden auch in einer Studie über die Verkehrsentwicklung in der Ostregion und die Konsequenzen für das hochrangige Verkehrsnetz (Schlußbericht Rosinak-Snizek vom Dezember 1989) nachgewiesen. Die Planungsarbeiten für dieses Projekt (samt Zulaufstrecken) laufen daher bereits.

Zu Frage 3:

"Ist beabsichtigt, Mittel aus dem Zukunftsprojekt "Neue Bahn" für Infrastrukturmaßnahmen in der Ostregion "umzuschichten" bzw. sonstige zusätzliche Mittel für diese Ziele bereitzustellen?"

- 11 -

Eine Umschichtung von Finanzmitteln, die für die Projekte der "Neuen Bahn" vorgesehen sind, ist nicht beabsichtigt. Derzeit finden aber Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Finanzen und meinem Ressort bezüglich eines Budgetüberschreitungsgesetz 1990 statt. Die ÖBB streben dabei zusätzlich 525 Mio Schilling für kurzfristig realisierbare Maßnahmen aus dem Ostkonzept an.

Zu Frage 4:

"Welche Maßnahmen sollen im Rahmen des neuen Verkehrskonzeptes für die Ostregion im Bezirk Gänserndorf gesetzt werden?"

Neben den bereits bei Frage 1 dargestellten Maßnahmen

- sind kurz- und mittelfristig kleinere Infrastrukturverbesserungsmaßnahmen wie etwa die Beseitigung von Langsamfahrstellen erforderlich. Für 1990 sollen dafür zusätzliche Mittel in der Höhe von 15 Mio S aufgewendet werden.
- werden auf der Strecke Wien - Marchegg - Bratislava, um den Standard des österreichischen Streckenteils zu heben, Infrastrukturmaßnahmen (Oberbausanierung und Beseitigung bzw. Ausstattung von Eisenbahnkreuzungen mit technischem Kreuzungsschutz) mit einem finanziellen Aufwand von 140 Mio S durchgeführt. Für 1990 sollen dafür zusätzliche Mittel in der Höhe von 40 Mio S aufgewendet werden.

Zu Frage 5:

"Ist beabsichtigt, den Personenverkehr auf der ÖBB-Strecke Hohenau-Mistelbach wieder aufzunehmen, und wenn ja bis wann?"

Auf dem Nebenbahnabschnitt Hohenau - Mistelbach wurden aufgrund einer verkehrsschwachen Auslastung bzw. geringfügiger Inanspruchnahme Verkehrsumstellungen mit 31. Dezember 1988 vorgenommen.

Zwischenzeitig wurden von den ÖBB neuerlich Untersuchungen durchgeführt, die allerdings keine geänderte Beurteilung ergaben.

- 12 -

Zu Frage 6:

"Ist beabsichtigt, auf der Nordbahn einen Halbstundentakt einzuführen, und wenn ja, bis wann?"

Im Rahmen der Einführung des "Neuen Austrotaktes" ab der Fahrplanperiode 1991/92 wird auf der Nordbahn die Einrichtung eines Stundentaktes, der zu den Spitzenverkehrszeiten in der Hauptlastrichtung auf einen Halbstundentakt verdichtet wird, erfolgen.

Zu Frage 7:

"Ist beabsichtigt, die ÖBB-Strecke Marchegg-Wien Süd zweigleisig auszubauen und einen Halbstundentakt einzuführen, und wenn ja, bis wann?"

Ein zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Wien - Marchegg ist von den ÖBB nicht beabsichtigt, da einerseits die CSD aufgrund der Überlastung ihres Streckenteiles nicht in der Lage sind, das Verkehrsaufkommen wesentlich zu steigern, andererseits noch genügend freie Kapazität auf dem österreichischen Streckenteil vorhanden ist.

Im Zuge des "Neuen Austrotaktes" ab der Fahrplanperiode 1991/92 ist eine Verdichtung des Verkehrsangebotes sowie eine Optimierung der Anschlußverhältnisse vorgesehen.

Zu Frage 8:

"Welche sonstigen Maßnahmen sind im Rahmen des neuen Verkehrskonzeptes Ostregion für die Nordbahn, für die Strecke Marchegg-Wien Süd und für die Strecke Hohenau - Mistelbach vorgesehen?"

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Marchegg und Wien Süd bestehen - wie bereits oben ausgeführt - noch freie Kapazitäten für weitere Züge. Über die bei Frage 4 erwähnten Infrastrukturmaßnahmen hinaus sind keine weiteren Maßnahmen auf dieser Strecke vorgesehen.

- 13 -

Was die Strecke Hohenau - Mistelbach anlangt, so darf ich auf meine Ausführungen zu Frage 5 verweisen.

Zu Frage 9:

"Welche Maßnahmen sind zur Anpassung des Busliniennetzes an die neuen Gegebenheiten geplant?"

Im Rahmen des Bundesbusdienstes werden - nach Möglichkeit im Rahmen der Verkehrsverbände VOR und Nördliches Weinviertel die erforderlichen Verkehrsmaßnahmen zu gegebener Zeit gesetzt, wobei jedoch primär die Herstellung von Anschlüssen zu neuengerichteten bzw. geänderten Zügen in Betracht kommen wird.

Bei den konkreten Überlegungen wird jedoch nicht immer die Anbindung der Busse an die Schiene Vorrang haben können, sondern auf regionale Verkehrsbedürfnisse Bedacht genommen werden müssen.

Im Rahmen des Auslandsverkehrs beabsichtigt die Post, die im Poolverkehr mit der CSAD Brno betriebene Postautolinie um die Strecke Schrick - Mistelbach - Laa/Thaya - Pohorelice zur alternativen Befahrung zu erweitern. Ein diesbezüglicher Konzessionserweiterungsantrag wurde bereits gestellt.

Weiters wird die Einrichtung einer zwischenstaatlichen Postautolinie auf der Strecke Weitra - Gmünd - Ceske Budejovice in Zusammenarbeit mit der CSAD Ceske Budejovice überlegt, wobei gegebenenfalls die Kursführung mit der ÖBB-Schiene abgestimmt werden wird.

Eine weitere Zusammenarbeit mit der CSAD Brno und Ceske Budejovice wurde vom Verband tschechoslowakischer internationaler Straßentransportunternehmen (CESMAD) angeregt. Diesbezügliche Möglichkeiten werden noch geprüft.

Der Kraftwagendienst der ÖBB ist im Besitz von 2 Kraftfahr-  
linienkonzessionen für den zwischenstaatlichen Verkehr mit  
der CSFR:

- 14 -

Zwischen der Firma Austrobus als Betriebsführer der Kraftfahrlinie Wien - Znojmo und der CSAD sind Gespräche über eine allfällige Ausweitung des Verkehrs in Aussicht genommen. Geplant ist dabei die Führung zusätzlicher Kurse (derzeitiger Verkehrsumfang 1 wöchentliches Kurspaar) in der Relation Hollabrunn - Znojmo.

Auf der Kraftfahrlinie 1195 Wien - Bratislava wird der derzeitige Verkehrsumfang von je einem täglichen Kurspaar von CSAD und KWD ab Fahrplan 1990/91 (d.i. mit 27. Mai 1990) auf je 2 Kurspaare ausgeweitet.

Wien, am 4. Mai 1990

Der Bundesminister

