



II-1077 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

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. 5905/1-4-91

315 IAB

1991 -03- 08

zu 265/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Elmecker und Genossen vom 10.1.1991,  
Zl. 265/J-NR/1991 "Ausbau der Bahnstrecke  
Linz bis Summerau"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche konkreten Schritte hat die ÖBB seit Juli 1990 im Planungsbereich bei der Summerauerbahn gesetzt?"

In welchen Zeiträumen kann mit welchen Maßnahmen gerechnet werden?"

Im Reiseverkehr wird im Zuge des Neuen Austrotaktes NAT 91 (wirksam mit 2. Juni 1991) auf Wunsch der Region ein Stundentakt von Linz bis Pregarten sowie ein Zweistundentakt nach Summerau eingeführt, wodurch das Reisezugangebot von derzeit 27 Zügen pro Tag auf insgesamt 44 Züge verdichtet wird.

Im internationalen Reiseverkehr werden die Schnellzüge D 474-475, derzeit Linz - Summerau - Horni Dvoriste - Ceske Budejovice und zurück, bis bzw. ab Prag geführt.

Neuer Fahrplan:

D 474

Linz Hbf	ab 13.36 Uhr
Freistadt	an 14.20 Uhr
Freistadt	ab 14.21 Uhr
Summerau	an 14.30 Uhr
Summerau	ab 14.44 Uhr
Horni Dvoriste	an 14.55 Uhr
Horni Dvoriste	ab 15.09 Uhr
Ceske Budejovice	an 16.09 Uhr
Ceske Budejovice	ab 16.24 Uhr
Praha hl.n.	an 18.57 Uhr

- 2 -

D 475

Praha hl.n.	ab	6.22	Uhr
Ceske Budejovice	an	9.06	Uhr
Ceske Budejovice	ab	9.18	Uhr
Horni Dvoriste	an	10.21	Uhr
Horni Dvoriste	ab	10.35	Uhr
Summerau	an	10.44	Uhr
Summerau	ab	10.57	Uhr
Freistadt	an	11.05	Uhr
Freistadt	ab	11.06	Uhr
Linz Hbf	an	11.51	Uhr

Darüberhinaus wird ein zusätzliches, saisoniertes Zugpaar D 1274-1275, (Venezia/Rijeka - Salzburg -)Linz - Summerau - Horni Dvoriste - Ceske Budejovice - Prag und zurück, neu in Verkehr gesetzt.

Fahrplan:D 1274

Rijeka	ab	18.05	Uhr
Venezia	ab	18.30	Uhr
Salzburg Hbf	an	1.42	Uhr
Salzburg Hbf	ab	1.55	Uhr
Linz Hbf	an	3.14	Uhr
Linz Hbf	ab	3.16	Uhr
Summerau	an	4.08	Uhr
Summerau	ab	4.28	Uhr
Horni Dvoriste	an	4.39	Uhr
Horni Dvoriste	ab	4.59	Uhr
Ceske Budejovice	an	5.58	Uhr
Ceske Budejovice	ab	6.21	Uhr
Praha hl.n.	an	9.04	Uhr

D 1275

Praha hl.n.	ab	20.00	Uhr
Ceske Budejovice	an	22.45	Uhr
Ceske Budejovice	ab	23.00	Uhr
Horni Dvoriste	an	23.59	Uhr
Horni Dvoriste	ab	0.24	Uhr
Summerau	an	0.33	Uhr
Summerau	ab	0.53	Uhr
Linz Hbf	an	1.46	Uhr
Linz Hbf	ab	1.48	Uhr
Salzburg Hbf	an	3.10	Uhr
Salzburg Hbf	ab	3.24	Uhr
Venezia	an	10.35	Uhr
Rijeka	an	11.25	Uhr

- 3 -

Um kurzfristig Kapazitätsreserven zu gewinnen, wurde noch im laufenden Jahr mit der Errichtung der ersten beiden Selbstblockstellen von insgesamt 5 begonnen, womit eine Erhöhung der Streckendurchlässigkeit um 20 Züge auf insgesamt 89 Züge pro Tag ermöglicht wird. Der Investitionsaufwand für alle 5 Selbstblockstellen beträgt rd. 32 Mio. S.

Bei entsprechendem Bedarf und nach Maßgabe der Budgetmittel sind

- zur Durchführung von Kreuzungen langer Güterzüge Gleisverlängerungen (auf 760 m) in den Bahnhöfen Lungitz und Kefermarkt (die diesbezüglichen Planungsarbeiten wurden bereits abgeschlossen),
- die Adaptierung des Bahnhofes Pregarten,
- die Auflassung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen in Kefermarkt und St. Georgen a.d. Gusen,
- die Errichtung eines Mittelstellwerkes im Bf. Kefermarkt und
- die Erweiterung der Sicherungsanlage im Bf. Lungitz in Aussicht genommen.

Für 1991 werden 28 Mio S bereitgestellt.

In den anfallenden Kosten ist auch ein Beitrag der ÖBB an das Land Oberösterreich in der Höhe von 3 Mio S enthalten. Errichtet wird eine Überfahrtsbrücke für die B3 im Bereich der Hst. Pulgarn, wodurch eine schienengleiche Eisenbahnkreuzung aufgelassen werden kann.

Zu Frage 3:

"In einem Gesprächsprotokoll vom 2.8.1990 zwischen Vertretern der ÖBB und Vertretern des CSAD wird auch die Errichtung eines Terminals in Rybnik in Erwägung gezogen. Wie weit sind hier die Überlegungen gediehen?"

- 4 -

Bezüglich der Errichtung eines möglichen Terminals für den Kombinierten Verkehr haben die ÖBB Gespräche mit den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD) aufgenommen.

Die Realisierung eines Terminals in Rybnik wurde von den CSD geprüft. Aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen wird aber ein Standort weiter im Landesinneren der CSFR in Erwägung gezogen, wobei entsprechende Bedarfsanalysen noch durchzuführen sind.

Zu Frage 4:

"Wird auch seitens der ÖBB der Bahnverbindung Prag-Budweis-Linz-Südverbindungen jene vorrangige Priorität eingeräumt, die auch eine italienische Beratungsfirma für die tschechoslowakische Seite festgestellt hat?"

Im Hinblick auf die veränderte Situation in unseren Nachbarstaaten wurde von den ÖBB ein umfassendes Ostkonzept erarbeitet.

Die "Summerauer-Bahn" ist hiebei integrierender Bestandteil dieses Ausbaukonzeptes, wobei - insbesondere im Hinblick auf den Transitverkehr - mittel- bis langfristig Verbesserungen der Strecke (Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, selektiver zweigleisiger Ausbau) jeweils in Abstimmung mit den Marktbearbeitungsbedürfnissen und vor allem in Abhängigkeit mit dem Ausbau der Pyhrnbahn und der tschechischen Streckenabschnitte vorgesehen sind.

Zu Frage 5:

"Sind Ihnen die Überlegungen des neuen oberösterreichischen Wirtschaftslandeshauptmannes Dr. Leitl bekannt, der in einer Pressekonferenz am 2.1.1991 erklärt hat, daß das Land Oberösterreich unter Umständen bereit ist, die tschechoslowakische Seite beim Bahnausbau Budweis - Grenze durch Vorfinanzierungen zu unterstützen?"

Sollte das Land Oberösterreich bereit sein Vorfinanzierungen für den tschechoslowakischen Bahnausbau vorzunehmen, so ist

- 5 -

das ein Aspekt, der bei den laufenden Gesprächen zwischen CSD und ÖBB zu berücksichtigen ist. Eine Finanzierungszusage wurde dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom Land jedoch nicht gegeben.

Wien, am 7. März 1991

Der Bundesminister

