



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/7-1-1978

1724/AB

1978-05-05

zu 1730/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
 der Abg. Peter, DVw. Josseck, Nr.
 1730/J-NR/1978 vom 1978 03 08,
 "Bahnanlagen im Bahnhof Attnang-
 Puchheim".

Zum Motiventeil der Anfrage

Die ÖBB haben im Bewußtsein der nicht mehr zeitgemäßen Anlagen
 des Bahnhofes Attnang-Puchheim, wie mein Amtsvorgänger in
 Beantwortung der schriftlichen Anfrage 2408/J vom 1975 07 04
 festgestellt hat, den Beginn des Umbaues im Rahmen des nach
 gesamtösterreichischen Prioritäten erstellten Investitions-
 programmes 1975 für das Jahr 1979 geplant.

Dieses Investitionsprogramm kann - wie dies bei allen lang-
 fristigen Vorschauen der Fall ist - nur als Grundkonzept
 mit Plandaten verstanden werden, die naturgemäß bei volks-
 und betriebswirtschaftlichen Veränderungen diesen angepaßt
 werden müssen. So sind die ÖBB derzeit genötigt und ent-
 schlossen, um ihre Marktstellung zu behaupten, ihre Wett-
 bewerbsfähigkeit auf dem Güterverkehrssektor intensiv zu
 verbessern. Die Bemühungen um die Steigerung der Geschwindig-
 keit der Güterbeförderung und die Verbesserung des Service
 für die verladende Wirtschaft erfordern den Einsatz von
 hohen Investitionsmittel, welche Verschiebungen der Priori-
 täten des Investitionsprogrammes notwendig machen.

Neben anderen Vorhaben ist hievon auch der Bahnhof Attnang-Puchheim
 betroffen.

Zu den Fragepunkten 1 und 2

Da die Herstellung der neuen Bahnsteiganlagen nur einen Teil der für den gesamten Bahnhofsumbau veranschlagten Summe erfordert, habe ich die ÖBB im Interesse der Bahnkunden aufgefordert, zu prüfen, inwieweit nicht doch eine gesonderte Bahnsteiganierung möglich wäre.

Diese Prüfung hat jedoch ergeben, daß die Erneuerung der Bahnsteiganlagen in Form eines Mittelbahnsteiges ohne Durchführung des Totalumbaus nicht erfolgen könne, weil mit der Errichtung eines breiten und dementsprechend sichereren Mittelbahnsteiges der Entfall von zwei Gleisen verbunden wäre, auf die zwecks Aufrechterhaltung des Betriebes nicht verzichtet werden kann. Würden im Gegensatz zu diesen Überlegungen dennoch die Bahnsteige gesondert neu errichtet, müßten sie im Rahmen des Totalumbaus und der damit verbundenen Verschiebungen der einzelnen Gleisachsen teilweise wieder abgetragen werden. Auf Grund des hohen Kostenaufwandes für den gesamten Bahnhofsumbau erscheint es betriebswirtschaftlich nicht vertretbar, für eine vorgezogene Bahnsteigerneuerung zusätzlich und nur mit einem temporären Nutzen ca. 9,2 Mio S aufzuwenden.

Im Unternehmenskonzept der ÖBB aus dem Jahre 1975, das die Grundlage der seinerzeitigen Anfragebeantwortung bildete, war als Baubeginn das Jahr 1979 vorgesehen. Aus den bereits im Motiventeil erwähnten Gründen mußte jedoch eine Änderung der Dringlichkeitsreihung mehrerer Vorhaben vorgenommen werden. In Attnang-Puchheim ist neben dem geplanten Bahnhofsumbau eine Sanierung der Verkehrsverhältnisse der neben dem Bahnhof verlaufenden Bundesstraße 1 durch die Bundesstraßenverwaltung in Aussicht genommen, die die Umgestaltung der Bahnanlagen sehr wesentlich beeinflussen kann. Dies war für die ÖBB der unmittelbare Anlaß, auch den Baubeginn für die Umgestaltung des Bahnhofes Attnang-Puchheim zu verschieben. Erst nach Vorliegen der notwendigen technischen Klärungen kann über den Baubeginn endgültig entschieden werden.

Wien, 1978 05 05
Der Bundesminister

