



II - 355 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/21-1-1979

122 IAB

1979 -11- 22
zu 118 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Peter und Genossen, Nr. 118/J-
NR/1979 vom 1979 10 01, "Bahnhof Attnang-
Puchheim - Errichtung von Bahnsteigen".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1 und 2

Wie ich bereits in meiner Anfragebeantwortung zu 2143/J-NR/1978 ausgeführt habe, können die ÖBB angesichts des unmittelbaren bautechnischen Zusammenhangs mit dem Sanierungsprojekt der Bundesstraße 1 im Bereich Attnang-Puchheim die Detailplanungen für den Bahnhofsumbau erst nach Vorliegen des endgültigen Projektes vornehmen. Dies insbesondere deshalb, da auch Niveauprobleme auftreten, die im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren eine Rolle spielen könnten. Die entsprechenden Pläne liegen jedoch dem Bundesministerium für Verkehr noch nicht vor, sie wurden auch noch nicht zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung eingereicht. Aus diesem Grunde konnten und können weder über den Baubeginn noch über die Fertigstellung der geplanten Bahnsteiganlagen Termine genannt werden.

Abgesehen davon erlaube ich mir zum Problem des Bahnhofsumbaues in Attnang-Puchheim noch festzuhalten, daß die ÖBB im Bewußtsein der nicht mehr zeitgemäßen Anlagen des Bahnhofes Attnang-Puchheim

einen generellen Umbau des Bahnhofes bereits seit längerem geplant haben. Dieser Umbau wird auch die Erneuerung der Bahnsteiganlagen in Form eines schienenfrei zugänglichen Mittelbahnsteiges umfassen. Die geschätzten Gesamtkosten für den Umbau werden auf derzeitiger Preisbasis rund 270 Mio S betragen.

Die ständig zunehmende Verkehrsbedeutung des Gütertransports durch die Eisenbahnen, hauptsächlich bedingt durch umwelt- und energiebilanzmäßige Überlegungen, haben die ÖBB veranlaßt, hohe Investitionsmittel für Vorhaben auf dem Gütersektor einzusetzen. Durch diese bereits in der Verwirklichungsphase befindlichen Investitionen (Zentralverschiebebahnhof Wien, Großverschiebebahnhof Villach u.a.) soll einerseits der verladenden Wirtschaft ein verbessertes Service, andererseits Vorsorge für die zu erwartenden höheren Leistungsanforderungen auf dem Güterverkehrssektor getroffen werden. Diese Schwerpunktbildung auf dem Güterverkehrssektor bedingte jedoch Verschiebungen in der Dringlichkeitsreihung der laufenden Investitionsvorhaben.

Wien, 1979 11 12
Der Bundesminister

