



**II-3984 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**

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

Zl. 5905/9-Info-88

1743/AB

1988 -04- 28

zu 1740 1J

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Probst und Genossen vom 2. März 1988,
Nr. 1740/J-NR/88, "Priorität für den Hücke-
packverkehr auf der Schoberstrecke"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Der Ausbau der Schoberpaßstrecke wurde von den Österreichi-
schen Bundesbahnen bereits 1983 mit dem zweigleisigen Ausbau
des Streckenabschnittes Trieben - Gaishorn begonnen. Die
Fertigstellung erfolgte 1986. Derzeit wird der Abschnitt Seiz
- St. Michael für den zweigleisigen Betrieb adaptiert (Beginn
1987) und voraussichtlich 1989 beendet sein. Insgesamt wurden
für die Schoberpaßstrecke bis Ende 1987 333 Mio Schilling an
Investitionsmitteln aufgewendet.

Der Vordringlichkeit eines zügigen Ausbaues dieser für den
internationalen Nord-Süd-Transitverkehr sehr bedeutenden
Strecke über den Schoberpaß wird von den Österreichischen
Bundesbahnen insbesondere dahingehend Rechnung getragen, daß
das Projekt Ausbau Schoberpaß - Ennstal in das Hochleistungs-
konzept "Neue Bahn" integriert wurde. Für 1988 stehen 295 Mio
Schilling zur Verfügung. Der Ausbau der Schoberpaß - Enns-
talstrecke bewirkt im Güterverkehr eine Kapazitäts-
steigerung von derzeit 90 auf insgesamt 150 Züge pro Tag
(voll wirksam ab 1992). Dadurch wird zur Entlastung
der Gastarbeiterroute eine weitere Verlagerung des Güter-
transitverkehrs auf die Bahn sowie darüberhinaus eine opti-
male Anbindung des Wirtschaftsraumes Steiermark in Richtung
Westen möglich.

- 2 -

Zu Frage 2:

Bereits seit langem werden im internationalen Verkehr über die Schoberpaß- und Ennstalstrecke unbegleitete kombinierte Verkehre (Wechselaufbauten, Sattelanhänger, Großcontainer) von und nach den steirischen Terminals Messendorf und Kapfenberg abgewickelt.

In Zusammenarbeit mit den Gesellschaften für kombinierte Verkehre sind die Österreichischen Bundesbahnen dabei besonders bestrebt, den Anteil von auf die Schiene verlagerbaren Straßengüterverkehren weiter zu erhöhen.

Darüberhinaus existiert seit 2.10.1984 eine "Rollende Landstraße" zwischen Graz und Regensburg über die Schoberpaßroute. Derzeit verkehren an Werktagen bereits 4 Zugpaare.

Allein 1987 wurden insgesamt rund 23.500 Sendungen befördert. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 1986 bedeutet dies eine Steigerung um rund 50%.

Sowohl die gegebenen ordnungspolitischen Rahmenbedingungen, als auch das ausgereifte kommerzielle und betriebliche Angebot hatten einen maßgeblichen Anteil an der ständigen Aufwärtsentwicklung dieser Rollenden Landstraße.

In Anbetracht des überwiegenden Anteiles beförderter ausländischer Fahrzeuge erfüllt diese begleitete Huckepackverbindung in hohem Maße die Funktionen eines Transitkorridors, d.h. die weitgehende Durchquerung des Bundesgebietes auf dem Schienenweg.

Wien, am 27. April 1988

Der Bundesminister

