



II-7498 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/3-4-89

3480 IAB
1989 -05- 16
zu 3499 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Kraft und Genossen vom 16. März 1989,
Nr. 3499/J-NR/1989, "Ausbau der Pyhrnbahn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie groß ist derzeit das Güteraufkommen im Transitverkehr auf der Pyhrnstrecke getrennt nach Schiene und Straße?"

Das Transitverkehrsaufkommen auf der Pyhrnstrecke betrug auf der Schiene im Jahre 1987 insgesamt 530.000 t, im Jahre 1988 insgesamt 493.000 t, auf der Straße beträgt das durchschnittliche tägliche LKW-Aufkommen 1.937 LKW. Davon entfallen 4 % auf den Gütertransitverkehr, der Rest auf Quell-, Ziel- und Binnenfahrten.

Zu Frage 2:

"Mit welchen Zuwachsraten ist im Gütertransitverkehr auf der Pyhrnstrecke in den kommenden Jahren zu rechnen?"

Für den Zeitraum bis 1995 ist mit einem Zuwachs von bis zu 50 % im Straßengüterverkehr zu rechnen. Der Großteil der Bahntransits von bzw. nach Jugoslawien und darüberhinaus gelegenen Ländern wird derzeit über die Tauernstrecke transportiert (1987: 1.550.000 t, 1988: 1.558.000 t).

- 2 -

Zu Frage 3:

"Wie groß ist die derzeitige Transportkapazität im Güterverkehr auf der Pyhrnbahnstrecke"

Die Kapazitäten zwischen Selzthal und Linz über Phyrn sind für die nächste Zukunft durchaus ausreichend und können entsprechend der Notwendigkeit, die sich aus dem Verkehrsaufkommen ergibt, angehoben werden. Sollte die Marktsituation im Güterverkehr die verstärkte Führung von Güterzügen erfordern, so besitzt darüberhinaus auch die Strecke über Hieflau noch entsprechende Kapazitätsreserven.

Sollte auch die Leistungsfähigkeit dieser Strecke überschritten werden, so bietet sich als weitere effiziente Maßnahme die Aufhebung der derzeitigen Nachtsperre auf der Phyrnstrecke bzw. auf der Strecke über Hieflau an, womit die Kapazität um weitere 30 Züge angehoben werden kann.

Zu Frage 4:

"Sind Sie bereit im Sinne des Beschlusses der Oberösterreichischen Landesregierung dafür Sorge zu tragen, daß die Mittel für den zweigleisigen Ausbau der Pyhrnstrecke rasch bereitgestellt werden, um eine Umlenkung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene zu ermöglichen?"

In Anbetracht der Tatsache, daß die Aufnahmefähigkeit der Pyhrnstrecke durch wirksame organisatorische Möglichkeiten gesteigert werden kann, erscheint kurzfristig der zweigleisige Ausbau der Pyhrnstrecke nicht erforderlich.

Zu den Fragen 5, 6 und 7:

"Gibt es seitens der ÖBB Ausbaupläne für die Pyhrnbahnstrecke?"

"Wenn nein, werden Sie veranlassen, daß seitens der ÖBB die Planungen für den Ausbau der Pyhrnbahn aufgenommen werden?"

- 3 -

"In welchem Zeitrahmen ist mit dem von der Österreichischen Landesregierung geforderten zweigleisigen Ausbau der Pyhrnbahn zu rechnen?"

Die ÖBB haben - abhängig vom Kapazitätserfordernis - Ausbaupläne für die Pyhrnstrecke. Sollte sich trotz der in Frage 3 angesprochenen organisatorischen Maßnahmen ein weiterer Kapazitätsbedarf ergeben, ist als weiterer Schritt der Ausbau der eingleisigen Strecke durch Bahnhofsausbauten, die Verbesserung der Sicherungsanlagen, die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen sowie Linienverbesserungen vorgesehen. Darüberhinaus tragen die ÖBB einer optimalen Verknüpfung zwischen West- und Pyhrnbahn durch eine Verbindungsschleife zwischen Marchtrenk und Traun Rechnung. Diese Schleife soll die Verbindung Passau - Wels - Selzthal - Graz qualitativ verbessern. Die Grobplanung für diese Schleife wurde bereits abgeschlossen.

Längerfristig ist entsprechend den Ausbauplänen - bei gegebenem Bedarf - an einen selektiven zweigleisigen Ausbau der Pyhrnstrecke gedacht.

Wien, am 16. Mai 1989
Der Bundesminister

