



II-8543 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl. 5905/28-4-89

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Telex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Burgstaller und Genossen vom 29. Juni 1989,
Nr. 4056/J-NR/1989, "Ausbau der Eisenbahn-
strecke über den Schoberpaß"

4037/AB

1989-08-30

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

zu 4056/1J

Im Allgemeinen:

Im Zuge des Ausbaues der Schoberpaßstrecke ist im Bereich des Ortsteiles Unterwald die Verlegung der Trasse von der Südseite der Siedlung nach Norden vorgesehen. Dadurch ist eine günstige Bündelung mit der Bundesstraße 113 möglich. Die Abzweigstelle der Straße in den "Liesinggraben" von der B 113 wird um ca. 250 m gegen Osten verschoben, wodurch die Führung des Verkehrs in dieses Seitental künftig nicht mehr durch den Ortsteil Unterwald erfolgen wird.

Zu Frage 1:

"Inwieweit wurden bei der von der ÖBB vorgesehenen Trassenführung die betroffenen Bürger von Wald am Schoberpaß in den Entscheidungsprozeß miteingebunden?"

Die vor einigen Jahren in den Flächenwidmungsplan aufgenommene Trasse wurde um ca. 25 m gegen Norden zur Bundesstraße hin verschoben. Aufgrund der Einwendungen wurde die Trasse wesentlich abgesenkt (in Höhe des Zentrums des Ortsteiles Unterwald um 3,5 m, somit bleibt dort eine von Süden sichtbare Dammhöhe von 1,5 m) und um weitere 5 m gegen

- 2 -

Norden abgerückt. In einer am 5. Juni dieses Jahres abgehaltenen Bürgerversammlung wurde diese neue Variante eingehend diskutiert.

Zu Frage 2:

"Wurde die Trassenführung Wald am Schoberpaß auf ihre ökonomische und ökologische Effizienz überprüft?"

Im Rahmen der am 5.6.1989 abgehaltenen Bürgerversammlung wurde von den ÖBB vorgeschlagen, den künftigen Bahndamm abschnittweise zur Erleichterung von Bepflanzungen zu strukturieren oder abzuflachen, um so die landwirtschaftliche Nutzung bis möglichst nahe an den Bahnkörper zu ermöglichen. Diese Vorschläge wurden aber nicht weiter diskutiert.

Als Diskussionsgrundlage wurde eine Alternativvariante eingebracht und planlich dargestellt. Sie erfordert für den Abschnitt Wald - Unterwald den Bau von zwei Tunnels mit 1,5 km bzw. 0,65 km Länge. Für diese Tunnels sind jedoch ungünstige geologische Verhältnisse zu erwarten. Zwischen den beiden Tunnels liegt im Bereich des Ortsteiles Unterwald eine 400 m lange Freiluftstrecke mit einer Straßenüberführung.

Die Mehrkosten dieser Variante gegenüber jener, die von den ÖBB verfolgt wird, betragen 200 Mio S. Aus wirtschaftlicher Sicht ist daher der Freilufttrasse der Vorzug zu geben.

Zu Frage 3:

"Welches Ergebnis haben die Gespräche der Bürgerinitiative mit den Verantwortlichen der ÖBB bisher ergeben?"

Die bisherigen Kontakte der Bürgerinitiative mit den ÖBB haben wesentliche Änderungen des Projekts (Absenken und Abrücken der Trasse) bewirkt.

Für die Bewohner von Unterwald ergibt das aktuelle Projekt, verglichen mit der bestehenden Strecke, wesentliche Vorteile.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Warum wurde die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Alternativvariante der Trassenführung bisher noch keiner Vorstudie unterzogen?"

Für die Alternativvariante mit den beiden Tunnels und dem 400 m langen freiliegenden Zwischenabschnitt wurde bei der Bürgerversammlung am 5.6.1989 ein Plan in gleichem Maßstab wie die ÖBB-Variante präsentiert.

Zu Frage 5:

"Werden Sie der ÖBB den Auftrag geben, die vorgeschlagene Variante der Bürgerinitiative einer seriösen Projektvorstudie zu unterziehen?"

Diese Darstellung ist im Bereich Unterwald im Maßstab 1 : 1000 des "generellen Projekts" ausgearbeitet und bereits detaillierter als eine Vorstudie anzusehen.

Wien, am 18. August 1989
Der Bundesminister

