



II-2116 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/60-I/1-1972

Wien, am 31. Jänner 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftl. Anfrage der Abgeordneten Sandmeier, Kammerhofer, Dr. Zittmayr und Genossen, Nr. 990/J-NR/1972 vom 7.12.1972 "Elektrifizierung der Pyhrnbahnstrecke".

1001 /A.B.
zu 990 /J.
Präs. am 5. Feb. 1973

Ihre Anfrage beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

In Erfüllung des Regierungsprogrammes wird die Elektrifizierung weiter vorangetrieben. Die Pyhrnbahn ist eine jener Strecken, die in ihrer Gesamtheit auf elektrische Zugförderung umgestellt werden soll. Gegenwärtig ist, nachdem die Strecke Spital/Pyhrn - Selzthal bereits seit längerem elektrisch betrieben wird, die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Linz - Spital/Pyhrn im Gange. Hiebei war es notwendig vor den eigentlichen Elektrifizierungsarbeiten verschiedene Bahnhöfe auf größere nutzbare Gleislängen auszubauen, Streckenbegradigungen durchzuführen und die Fernmeldeleitungen zu verkabeln. Darüberhinaus bestehen auf der Pyhrnbahnstrecke mehr als 60 schienengleiche Eisenbahnkreuzungen, welche mit Rücksicht auf die neuen Sichtverhältnisse, die durch die Aufstellung der Fahrleitungsmaste gegeben sind, umgebaut bzw. entsprechend gesichert werden müssen.

Es wird auch versucht werden, einen kleinen Teil der schienengleichen Eisenbahnkreuzungen aufzulassen. Für die baulichen Erweiterung- und Sanierungsarbeiten im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke Linz - Spital/Pyhrn wurden bis einschließlich 1972 rd. 63, 7 Mio S aufgewendet.

./.

- 2 -

Während die notwendige Verkabelung der Fernmeldeleitungen bereits im Jahre 1972 beendet wurde, konnten die umfangreichen Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Umstellung noch nicht zur Gänze abgeschlossen werden.

Zu Frage 2:

In Oberösterreich sind die Strecken Linz - Spital/Pyhrn einerseits und Linz - Summerau andererseits zur Umstellung auf elektrische Traktionen vorgesehen. Beide Strecken können aus arbeitstechnischen und personaltechnischen Gründen nicht gleichzeitig elektrifiziert werden. Mit Rücksicht darauf, daß die Belastung der Strecke Linz - Summerau größer ist als die der Pyhrnbahn und auch einige Steilstücke aufweist, wurde der Umstellung der Strecke Linz - Summerau Priorität eingeräumt. Der Fahrleitungsbau wird hier im Jahre 1973 begonnen. Unmittelbar nach Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes von Linz nach Summerau, welcher für den Sommerfahrplan 1975 vorgesehen ist, werden die Arbeiten an der Elektrifizierung der Pyhrnbahn verstärkt fortgeführt, so daß mit dem Abschluß dieser Arbeiten im Frühjahr 1977 zu rechnen ist.

Zu Frage 3:

Pläne für eine Teilelektrifizierung der Strecke Linz - Spital/Pyhrn bestehen nicht. Auf dem Streckenabschnitt Spital/Pyhrn - Selzthal wurde der elektrische Zugbetrieb schon im Jahre 1965 aufgenommen. Dies war deshalb möglich, weil das bestehende Unterwerk Selzthal diesen Abschnitt noch mitversorgen konnte, so daß die auf Steilrampen besonders vorteilhafte elektrische Zugförderung schon seit damals genutzt werden kann. Für die Versorgung des Streckenabschnittes Spital/Pyhrn - Linz wird im Rahmen der Elektrifizierung die Errichtung eines neuen Unterwerkes in Wartberg/Krems eingeplant.

Der Bundesminister:

