



II-3698 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/7-1-1978

1724 IAB

1978 -05- 0 5

zu 1730 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Peter, DVw. Josseck, Nr.
1730/J-NR/1978 vom 1978 03 08,
"Bahnanlagen im Bahnhof Attnang-
Puchheim".

Zum Motiventeil der Anfrage

Die ÖBB haben im Bewußtsein der nicht mehr zeitgemäßen Anlagen des Bahnhofes Attnang-Puchheim, wie mein Amtsvorgänger in Beantwortung der schriftlichen Anfrage 2408/J vom 1975 07 04 festgestellt hat, den Beginn des Umbaues im Rahmen des nach gesamtösterreichischen Prioritäten erstellten Investitionsprogrammes 1975 für das Jahr 1979 geplant.

Dieses Investitionsprogramm kann - wie dies bei allen langfristigen Vorschauen der Fall ist - nur als Grundkonzept mit Plandaten verstanden werden, die naturgemäß bei volks- und betriebswirtschaftlichen Veränderungen diesen angepaßt werden müssen. So sind die ÖBB derzeit genötigt und entschlossen, um ihre Marktstellung zu behaupten, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Güterverkehrssektor intensiv zu verbessern. Die Bemühungen um die Steigerung der Geschwindigkeit der Güterbeförderung und die Verbesserung des Service für die verladende Wirtschaft erfordern den Einsatz von hohen Investitionsmitteln, welche Verschiebungen der Prioritäten des Investitionsprogrammes notwendig machen.

Neben anderen Vorhaben ist hievon auch der Bahnhof Attnang-Puchheim betroffen.

Zu den Fragepunkten 1 und 2

Da die Herstellung der neuen Bahnsteiganlagen nur einen Teil der für den gesamten Bahnhofsumbau veranschlagten Summe erfordert, habe ich die ÖBB im Interesse der Bahnkunden aufgefordert, zu prüfen, inwieweit nicht doch eine gesonderte Bahnsteigsanierung möglich wäre.

Diese Prüfung hat jedoch ergeben, daß die Erneuerung der Bahnsteiganlagen in Form eines Mittelbahnsteiges ohne Durchführung des Totalumbaus nicht erfolgen könne, weil mit der Errichtung eines breiten und dementsprechend sicheren Mittelbahnsteiges der Entfall von zwei Gleisen verbunden wäre, auf die zwecks Aufrechterhaltung des Betriebes nicht verzichtet werden kann. Würden im Gegensatz zu diesen Überlegungen dennoch die Bahnsteige gesondert neu errichtet, müßten sie im Rahmen des Totalumbaus und der damit verbundenen Verschiebungen der einzelnen Gleisachsen teilweise wieder abgetragen werden. Auf Grund des hohen Kostenaufwandes für den gesamten Bahnhofsumbau erscheint es betriebswirtschaftlich nicht vertretbar, für eine vorgezogene Bahnsteigerneuerung zusätzlich und nur mit einem temporären Nutzen ca. 9,2 Mio S aufzuwenden.

Im Unternehmenskonzept der ÖBB aus dem Jahre 1975, das die Grundlage der seinerzeitigen Anfragebeantwortung bildete, war als Baubeginn das Jahr 1979 vorgesehen. Aus den bereits im Motiventeil erwähnten Gründen mußte jedoch eine Änderung der Dringlichkeitsreihung mehrerer Vorhaben vorgenommen werden. In Attnang-Puchheim ist neben dem geplanten Bahnhofsumbau eine Sanierung der Verkehrsverhältnisse der neben dem Bahnhof verlaufenden Bundesstraße 1 durch die Bundesstraßenverwaltung in Aussicht genommen, die die Umgestaltung der Bahnanlagen sehr wesentlich beeinflussen kann. Dies war für die ÖBB der unmittelbare Anlaß, auch den Baubeginn für die Umgestaltung des Bahnhofes Attnang-Puchheim zu verschieben. Erst nach Vorliegen der notwendigen technischen Klärungen kann über den Baubeginn endgültig entschieden werden.

Wien, 1978 05 05
Der Bundesminister

