



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/20-1-1980

11-1952 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

888/AB

1981 -01- 28

zu 899 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Hafner, Burger und Ge-
nossen, Nr. 899/J-NR/1980 vom 1980
12 10, "Koordination des Ausbaues des
Pyhrnautobahnabschnittes Rottenmann-Süd
bis Gaishorn und der Bahnlinie über den
Schober-Paß"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu 1 bis 3

Die Pläne für den Ausbau der ÖBB-Strecke Selzthal/St. Michael über den Schoberpaß wurden und werden, wie alle anderen derartigen Vorhaben, im engen Zusammenwirken zwischen den ÖBB und der zuständigen Straßenverwaltung, im gegenständlichen Fall auch mit der Pyhrnautobahn-AG, erstellt. Selbstverständlich sind auch die beteiligten Bundesministerien bzw. die Generaldirektion der ÖBB untereinander bei der Planung von Ausbauvorhaben derartiger Größenordnung bzw. des Baues von Autobahnen und Bundesstraßen im Kontakt. Durch diese Zusammenarbeit auf allen Planungs- und Entscheidungsebenen erscheinen möglichst günstige verkehrstechnische Lösungen wie auch sparsame und wirksame Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel gewährleistet.

Im gegenständlichen Fall ist von den ÖBB vorgesehen, im Rahmen des zweigleisigen Ausbaues der Strecke Selzthal /St. Michael im Abschnitt Bahnhof Rottenmann - Haltestelle Bärndorf - Büschendorf - Bahnhof Trieben ein zweites Gleis zuzulegen. Gleichzeitig werden, um eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h zu ermöglichen, einige Gleisbogen verflacht.

Die in der Anfrage aufgeworfene Frage einer Neutrassierung der Strecke wurde bei den Planungen geprüft. Ein Abrücken der Bahntrasse südlich der Pyhrnautobahn würde jedoch eine 7 km lange Neubaustrecke bei teilweise äußerst ungünstigen Untergrundverhältnissen erfordern. Auch wäre es in diesem Fall erforderlich, eine Autobahnbrücke über die Bahn an anderer Stelle - etwa nächst dem Bahnhof Rottenmann - zu errichten. Eine Kostenersparnis wäre daher keineswegs zu erzielen.

Abschließend möchte ich noch als Beispiel für die gute Zusammenarbeit von ÖBB und Bundesstraßenverwaltung auch die Linienverbesserung der Bahn zwischen der Haltestelle Traboch - Timmersdorf und dem Bahnhof St. Michael anführen, die zur Vermeidung verlorenen Bauaufwandes vor der Errichtung der Autobahnanschlußstelle durchgeführt wurde.

Wien, 1981 01 22
Der Bundesminister

