



II-6589 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. 5905/54-4-88

3090 / AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1989 -02- 13

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Hofer und Genossen vom 14. Dezember 1988,
Nr. 3125/J-NR/1988, "Ausbau der Eisenbahn-
strecke Schober-Pyhrn"

zu 3125 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Frage 1, 2, und 3:

"Teilen Sie die Ansicht der unterfertigten Abgeordneten, daß gleichzeitig mit dem Ausbau der Straßenverbindung ebenfalls die Bundesbahnstrecke Schober-Pyhrn für den Huckepack-Verkehr ausgebaut wird?"

"Sind im vorliegenden Ausbaukonzept "Neue Bahn" bereits Maßnahmen in dieser Richtung vorgesehen?"

"Wenn ja, wann kann mit den Baumaßnahmen begonnen werden?"

Ein Schwerpunkt der Ausbaumaßnahmen der ÖBB im Zuge der Realisierung des Hochleistungsprojektes "Neue Bahn" liegt derzeit bei der Schoberpaßstrecke.

Durch verstärkte Investitionen in diesem Bereich (Gesamtkosten 2,9 Mrd S) ergeben sich sowohl die für die Einführung des Integrierten Taktfahrplanes 1991 erforderlichen Fahrzeitverkürzungen im Personenverkehr, als auch erhebliche Kapazitätssteigerungen im gesamten Güterverkehr (Steigerung von derzeit 90 auf insgesamt 150 Züge pro Tag).

- 2 -

Der Ausbau der Schoberpaßstrecke führt damit auch zu wesentlichen Angebotsverbesserungen auf der angrenzenden Pyhrn- sowie Ennstalroute.

Die Kapazitäten zwischen Selzthal und Linz über Pyhrn sind für die nächste Zukunft durchaus ausreichend.

Sollte die Marktsituation im Güterverkehr eine verstärkte Führung von Nachtsprungverbindungen oder von Zügen der Rollenden Landstraße erfordern, so besitzt darüberhinaus auch die Strecke über Hieflau noch eine entsprechende Kapazitätsreserve.

Sollte auch die Leistungsfähigkeit dieser Strecke überschritten werden, so würde sich als weitere effiziente Maßnahme die Aufhebung der derzeitigen Nachtsperre der Pyhrnstrecke anbieten, womit die Führung von zusätzlichen 14 Güterzügen möglich wäre.

Die ÖBB tragen im Rahmen des Konzeptes "Neue Bahn" einer optimalen Verknüpfung zwischen West- und Pyhrnbahn durch eine Schleife zwischen Marchtrenk und Traun Rechnung. Die Grobplanung für diese Schleife wurde bereits abgeschlossen.

Wien, am 13. Februar 1989

Der Bundesminister

