



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

Pr. Z1. 5905/27-4-1993

II-9844 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Muraier und Kollegen vom 12.3.1993,
 Z1. 4467/J-NR/1993 "Ausbau der Pyhrnbahn
 (Regionalanliegen Nr. 145)"

4422/AB
 1993-05-12
 zu 4467/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Gibt es bereits ein Ausbauprogramm für die Pyhrnbahnstrecke oder Planungen dazu?"

Wenn ja, was beinhaltet das Konzept für den Gütertransport und für den Personentransport?"

Die ÖBB haben bezüglich der Pyhrnstrecke ein Ausbaukonzept für den Zeitraum 1991 bis 1995 (1. Ausbaustufe) erstellt. Es umfaßt insbesondere Linienverbesserungen sowie einen selektiven zweigleisigen Ausbau dieser Strecke, wodurch Kapazitätssteigerungen sowie zusätzliche Zugfahrten möglich werden und Fahrzeitverkürzungen erreicht werden können.

An einem speziellen Ausbauprogramm für die Zeit nach 1995 wird bereits gearbeitet.

Zu den Fragen 3 und 6:

"Welche baulichen Begleitmaßnahmen sind vorgesehen, z.B. der Ausbau von Bahnhöfen?"

Auf welche Höhe belaufen sich die benötigten Mittel für die Teilprojekte in den einzelnen Baulosen?"

Die 1. Ausbaustufe umfaßt Linienverbesserungen für folgende Teilprojekte:

- "Ausfahrt Bf. Kremsmünster" (bereits realisiert);
 Kosten ca. 13 Mio S.

- 2 -

- "Krift - Ried-Diepersdorf einschließlich Ausweiche Krift" (Baubeginn vsl. 1994); Kosten ca. 80 Mio S.
- "Ried-Diepersdorf - Bf Wartberg/Krems" (Baubeginn vsl. 1994); Kosten ca. 180 Mio S.
- "Nußbach - Schlierbach" (Baubeginn Ende April 1993); Kosten ca. 120 Mio S.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Ist ein Lkw-Terminal vorgesehen?"

Wie sieht der Zeitplan für das Projekt aus?"

Bedarfsuntersuchungen haben ergeben, daß das lokale Transportaufkommen die Errichtung eines eigenen Terminals derzeit wirtschaftlich nicht rechtfertigt.

Zu den Fragen 7 und 8:

Geht der Ausbau der Pyhrnbahn zu Lasten des Vollausbaus der Pyhrnautobahn?

Sehen Sie eine Ergänzung zwischen Straße und Schiene oder setzen Sie eine Priorität für eines von beiden?"

In Verfolgung des erklärten Zieles eines Verlagerens des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene hat für mich der Ausbau der Pyhrnbahn eindeutig Priorität. Inwieweit der Ausbau der Pyhrnbahn den Ausbau der Pyhrnautobahn beeinflusst, kann nur vom zuständigen Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten beantwortet werden.

Wien, am 7. Mai 1993
Der Bundesminister

