

Verkehrsminister gibt Bahnausbau den Vorrang vor der Pyhrn-Autobahn

WIEN. In einer Stellungnahme des Verkehrsministeriums wird dem Bahnausbau auf der Pyhrn-Transitstrecke eindeutig der Vorzug vor dem Fertigbau der Pyhrn-Autobahn gegeben. Das Ministerium bezieht sich in einer Antwort auf eine Anfrage der Hochschülerschaft auf Ergebnisse von Verkehrszählungen, die eine erheblich geringere Belastung an der 32 km langen Autobahn-lücke zwischen Inzersdorf und Windischgarsten ergeben als auf der Brünner Straße nördlich von Wien oder der Loferer Bundesstraße.

Weil die Autobahn-Fertigstellung zusätzlich Verkehr anziehen würde und in der ASFINAG-Finanzierung außerdem Mittel (etwa fünf Milliarden) gebunden wären, „die mit einiger Wahrscheinlichkeit für andere Verkehrswegeinvestitionen dringender gebraucht würden“, wird der Ausbau der Bundesstraßen mit Umfahrungen und die Entschärfung von Gefahrenstellen einerseits und die Verbesserung der Pyhrn-

strecke der Bahn andererseits angeraten.

Damit könnte, so die Meinung des Verkehrsressorts, im Sinne des Transitvertrags mit der EG der Zuwachs des Güterverkehrs auf der Schiene und im kombinierten Verkehr bewältigt werden. Dabei wird auch auf die rund 2,5 Milliarden Schilling kostenden Investitionen der Hochleistungsstrecken

AG in diese Fernverkehrsachse verwiesen.

Grün-Mandatar Rudi Anschöber sieht die Stellungnahme als „Abfuhr“ und „endgültigen Sargnagel für das Autobahnprojekt“. Er fordert die Einrichtung eines Runden Tisches zwischen Bund, Land, Gemeinden und Bürgerinitiativen, wobei eine konstruktive Lösung gefunden werden sollte.

ÖFN 20.2.93

Pyhrnstrecke: 15 Milliarden für Schiene und Straße

Transitgegner wollen Verkehrsgipfel der Politiker

Von Josef Achleitner

OÖN 25.5.93

WIEN. Die 104 Kilometer lange Pyhrnbahn von Linz nach Selzthal ist als Teil der sogenannten Nord-Süd-Magistrale von Passau nach Spielfeld eine immer attraktiver werdende Bahnstrecke. Da weder Gleisanlagen noch Brücken und Bahnhöfe mehr Kapazität vertragen würden, wollen die ÖBB bis 1999 fünf Milliarden investieren. Weil gleichzeitig zehn Milliarden in die Pyhrnautobahn fließen, fordern die Transitgegner einen Verkehrsgipfel.

Das Projekt „Ausbau der Pyhrnbahn“ liegt als „Entwurf der Zielsetzungsplanung“ vor, der gestern in der ÖBB-Generaldirektion besprochen wurde. Dabei geht es um eine zweite Phase der Streckenverbesserung – die erste ist bereits im Gange und soll 1996 vollendet sein.

Dem Bericht der Generaldirektion Bau- und Elektrotechnik ist die Kapazität der eingleisigen Strecke Nettingsdorf-Selzthal erschöpft. Bisher konnte das steigende Verkehrsaufkommen nur durch die Aufhebung der Nachtsperre und die „Minderung der Betriebsqualität“ gesichert werden. Für die Einführung des „Integrierten Taktfahrplans IT 2000“ braucht man außerdem eine um sechs Minuten kürzere Fahrzeit.

Der momentane Zustand wird von den ÖBB-Experten lakonisch so beschrieben: „In

Wirklichkeit ergeben sich bei jeder Fahrt Verspätungen aufgrund der schlechten Betriebsqualität.“

Zur Verbesserung der Sicherheit sollen schienengleiche Eisenbahnkreuzungen durch Unter- oder Überführungen ersetzt und die zu wenig tragfähigen Eisenbahnbrücken, von denen die meisten mehr als 80 Jahre alt sind, erneuert werden. Alle Bahnhöfe und Haltestellen sollen mit Bahnsteigen und behindertengerecht ausgestattet werden.

Die Gesamtinvestitionen von fünf Milliarden Schilling sollen in zwei Teilen verbaut werden: 900 Millionen in der ersten Phase, vier Milliarden in der zweiten. Die größten Brocken sind die Strecken Kirchdorf-Klaus mit 996 Millionen, Hinterstoder-Pießling mit 1,4 Milliarden und Spitalam-Pyhrn-Abzweigung Linzerhaus mit 932 Millionen.

Diese Pläne haben die Kremstaler Transitgegner – eigentlich keine Feinde der Bahn – aufgeschreckt. Gunther Nikodem von der ARGE „Stopp dem Transit“ fordert einen Verkehrsgipfel, bei dem die Politiker zur Belastung der Bevölkerung durch Bahn- und Autobahnbau Stellung nehmen sollen. „Das mindeste wäre eine vernünftige Koordination von Schiene und Straße“, so Nikodem.

Bei den ÖBB sieht man dem Protest gelassen entgegen: Es sei ein Unterschied, ob man neue Strecken baue oder – wie in diesem Fall – durch Verbesserung des Oberbaus, Begradigungen und neue Brücken den Komfort für Fahrgäste und Transportkunden erhöhe. Vom Bund sind die ÖBB-Pläne abgesegnet: Die Selzthalbahn ist seit Ende 1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Gentechnik und die Häuslbauer

WIEN. Massive Kritik an der Forderung der Wirtschaftsvertreter, das geplante Gentechnikgesetz solle sich auf reine Sicherheitsfragen beschränken, übte der SP-Abgeordnete und studierte Theologe Lothar Müller. Der Gesetzentwurf sei ohnehin liberaler als sein deutsches Vorbild. Müller: „Ich weiß nicht, was die Gentechnikbetreiber noch wollen. Jeder Häuslbauer braucht bald mehr Genehmigungen.“ Der weltweite Umsatz mit gentechnischen Produkten wird nach Schätzungen von deutschen Experten bis zum Jahr 2000 auf rund 1.190 Milliarden Schilling wachsen.

Ladendiebe sollen zweimal zahlen

WIEN. Ladendiebe sollen künftig, wenn das Diebstahlgut nicht mehr wert ist als 1000 Schilling, ohne Gerichtsverfahren davonkommen. Dafür müssen die Tatverdächtigen schon im Geschäft den zweifachen Wert der entwendeten Ware (mindestens 500 Schilling) an die Exekutive zahlen. Dazu muß noch ein Schadenersatz von mindestens 500 Schilling an den Ladeninhaber entrichtet werden. All das gilt nach dem Entwurf des Justizministeriums, der heute den Ministerrat passiert, nur für Ersttäter, die nicht bandenmäßig organisiert sind. Ausländische Langfinger werden in ihrer Heimat verfolgt.