



II-5912 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5905/39-4-88

2700 IAB

1988 -11- 25

zu 2736 IJ

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Lußmann und Genossen vom 30. September 1988,
Nr. 2736/J-NR/88, "Planung der Umfahrungs-
schleife Selzthal"

Der Beantwortung Ihrer Fragen darf ich folgende allgemeine
Bemerkungen zum Problem der Umfahrungsschleife Selzthal
voranstellen:

Die Streckenausbauten im Rahmen des Hochleistungskonzeptes
"Neue Bahn" orientieren sich insbesondere nach den Erforder-
nissen des Integrierten Taktfahrplanes. Dieses Fahrplansystem
wird Österreichweit ab 1991 wirksam und soll durch kurze
Umsteigezeiten die Reisezeit kürzen und so zu einer wesent-
lich höheren Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei-
tragen.

Hinsichtlich des Ausbaues der Ennstal- und der Schoberpaß-
strecke (Gesamtinvestitionen 2,9 Mrd. Schilling) sieht der
Integrierte Taktfahrplan zwischen Leoben und Bischofshofen
eine Fahrzeit von 2 Stunden 15 Minuten vor (Reduzierung um
mindestens 25 Minuten), um in diesem Knoten entsprechende
Anschlüsse sicherzustellen.

Um dieses Ziel der Fahrzeitverkürzung zu erreichen, ist nach
der Konzeption der ÖBB zur Herstellung einer unmittelbaren
Verbindung zwischen der Schoberpaßstrecke und der Ennstal-
strecke im Bereich Selzthal die Errichtung einer Gleis-
schleife geplant; damit würde mit vergleichsweise geringem
Mittelaufwand etwa die Hälfte der notwendigen Fahrzeitver-
kürzungen erreicht.

- 2 -

Der Bahnhof Selzthal wird jedoch unabhängig von der Errichtung dieser Gleisschleife seine Funktion als wichtiger Verkehrsknoten auch weiterhin beibehalten, da im Zuge des Integrierten Taktfahrplanes Zubringer- und Verteilerzüge zur Intercity-Relation Graz - Linz im Bahnhof Selzthal verknotet sowie die taktmäßige Anbindung des unteren Ennstales an die Intercity-Relation Graz - Bischofshofen (- Salzburg - Innsbruck) über den Bahnhof Selzthal erfolgen soll und damit eine optimale Vernetzung des Fahrplanangebotes fast zu jeder Stunde bewirkt wird. Dadurch ist sogar eine Leistungsvermehrung für den Bahnhof Selzthal absehbar.

Der Hauptstrom des Güterverkehrs liegt in der Achse Schoberpaß - Pyhrn und wird auch weiterhin den Bahnhof Selzthal anfahren.

Bei einer von den ÖBB mit dem Gemeinderat Selzthal abgehaltenen Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Thema Gleisschleife wurde vereinbart, zwei weitere Prüfvergänge vorzunehmen, in denen die Problematik der Strecke nochmals eingehend durchleuchtet wird und zwar:

1. Variante mit dem Projekt "Gleisschleife Selzthal", die auch die von der Gemeinde geäußerten Bedenken miteinschließt.
2. Variante ohne Projekt "Gleisschleife Selzthal", unter Berücksichtigung von Beschleunigungsmaßnahmen (z.B. Verbesserungen im Ennstal, organisatorische Änderungen hinsichtlich schnellerer Betriebsabwicklung, kürzere Wartezeiten etc.).

Beide Varianten müssen die Erfordernisse des Integrierten Taktfahrplanes voll erfüllen bzw. dieses Fahrplansystem entsprechend absichern.

- 3 -

Die von Ihnen konkret gestellten Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 4:

"Ist Ihnen das Alternativprojekt für die Schoberpaßstrecke im Bereich Selzthal von Universitätsprofessor Dipl.Ing. Dr. Rießberger von der Technischen Universität in Graz bekannt?"

"Wenn nein, sind Sie bereit, dieses Projekt zur Aufrechterhaltung des Bahnknotenpunktes Selzthal prüfen und gegebenenfalls verwirklichen zu lassen?"

Das Alternativprojekt Prof.Dr. Rießbergers wurde neben einer weiteren Variante bereits vor Inangriffnahme der Planungsarbeiten für die Schleife Selzthal untersucht.

Zu Frage 2:

"Wenn ja, wurde seitens der ÖBB die Realisierungsmöglichkeit dieses Projektes geprüft?"

Der Vorschlag Prof.Dr. Rießbergers war Anlaß für neuerliche prinzipielle Untersuchungen.

Zu Frage 3:

"Aus welchen Gründen wurde gegebenenfalls das Projekt von Dr. Rießberger seitens der ÖBB abgelehnt?"

Ziel des Vorschlages Prof.Dr. Rießbergers ist die Errichtung einer direkten Verbindung der Schoberpaß- und der Ennstalstrecke mit Berührung des Bahnhofes Selzthal.

Ziel des ÖBB-Projektes ist es, einen wesentlichen Beitrag (12,5 Minuten) zur relativ großen Fahrzeitreduktion zwischen Leoben und Bischofshofen zu leisten.

- 4 -

Die Fahrzeitdifferenz zwischen der Studie Prof.Dr. Rießbergers und dem ÖBB-Projekt beträgt ca. 7 Minuten. Ein Ausgleich dieses Zeitverlustes durch weitere Streckenausbauten wäre nur mit einer wesentlichen Erhöhung der Investitionsmittel möglich.

Insbesonders bedeutet das Projekt Prof.Dr. Rießbergers im Vergleich zu jenem der ÖBB eine Verlängerung des Fahrweges im Abschnitt Rottenmann - Liezen um ca. 4,5 km, eine Tunnellänge von 3,5 km (200 m beim ÖBB-Projekt), eine ungünstige Trassierung der Ein- und Ausfahrten in den Bf. Selzthal im Hinblick auf die Geschwindigkeit sowie den Umbau des Bf. Selzthal (Sicherungsanlage etc.).

Vergleicht man außerdem die Kosten der beiden Projekte, so liegen sie beim Vorschlag Prof.Dr. Rießbergers wesentlich höher als beim ÖBB-Projekt. Die Schleife Selzthal stellt somit auch die wirtschaftlichere Planungsvariante dar.

Wien, am 24. November 1988

Der Bundesminister

