



II-9673 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Z1.5905/19-4-1993

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

4372/AB

1993-05-04

zu 4378/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Murer und Kollegen vom 1.3.1993, Z1. 4378/J-NR/1993
 "Nichterrichtung der Schleife Selzthal der ÖBB"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie hoch ist der Pünktlichkeitsgrad der Züge jeweils auf der Ennstal- Pyhrn- und Schoberpaßstrecke unter Berücksichtigung der Verspätungen im Bereich weniger Minuten, zumal eine "Pünktlichkeit", wie sie normalerweise für die Statistik auch noch bei Verspätungen bis 5 Minuten angenommen wird bei Umsteigezeiten von 2 Minuten, wie sie in Bruck an der Mur vorgesehen sind, bereits zum Verlust des Anschlusses führen?"

Grundlage für die Berechnung des Pünktlichkeitsgrades waren die in der Zentralen Verkehrsüberwachung (ZVÜ) verfügbaren Daten aller EuroCity-, InterCity- und Schnellzüge in den Monaten April, Oktober und Dezember 1992. Diese 3 Monate bilden einen repräsentativen Durchschnitt für das gesamte Jahr 1992.

**1) Ennstal- und Schoberpaß sowie Pyhrn- und Schoberpaßstrecke
 (Ankunft in Bruck a.d. Mur)**

Die relativ hohe Durchschnittsverspätung von 9 Minuten 14 Sekunden bei der Ankunft in Bruck an der Mur ist nicht alleine auf die schlechte Betriebsqualität der Ennstal-, Schoberpaß- und Pyhrnstrecke zurückzuführen. So beträgt die durchschnittliche Verspätung bei Abfahrt in Bischofshofen - begründet durch Verspätungen im Vorlauf - bereits 4'36, jene bei Abfahrt in Linz Hbf - bedingt durch Abwarten von Anschläßen 0,74'.

**2) Schoberpaß- und Ennstalstrecke
 (Ankunft in Bischofshofen)
 durchschnittliche Verspätung: 3'77"**

- 2 -

3) Schober- und Phyrnstrecke
(Ankunft in Linz Hbf))
durchschnittliche Verspätung: 3'33"

Zu den Fragen 2 und 3:

"Wieviele der Anschlüsse jeweils in Bruck an der Mur, Bischofshofen und Linz kamen im vergangenen Jahr aufgrund von Verspätungen von Zügen, die die Schoberpaßstrecke benützen, nicht zustande?"

Wieviele der fahrplanmäßig möglichen Anschlüsse jeweils in Bruck an der Mur, Bischofshofen und Linz werden durchschnittlich täglich nicht erreicht und welchen Anteil macht dies an der Gesamtzahl aus?"

Die Anzahl nicht hergestellter Anschlüsse in Bischofshofen, Bruck a.d. Mur und Linz Hbf mag zwar hoch erscheinen, ist aber unter folgenden besonderen Umständen zu betrachten:

- Die Wartezeitenvorschrift der ÖBB sieht vor, daß die Anzahl und das Reiseziel der Anschlußreisenden in verspäteten Zügen dem Umsteigbahnhof vorgemeldet werden. Wenn keine Anschlußreisenden vorhanden sind oder eine geeignete Ersatzverbindung zur Verfügung steht, wird absichtlich nicht gewartet.
- Die Relationen mit dem stärksten Reisendenaufkommen werden mit Direktverbindungen bedient. Bei erfahrungsgemäß gut frequentierten Umsteigverbindungen wird im Verspätungsfall fast immer zugewartet.
- Der NAT bietet ein dichtes Fahrplanangebot, weshalb Anschlußverluste nicht mehr so krasse Auswirkungen haben wie früher.
- Es bestehen konkret folgende Situationen, wenn Züge der IC-Linien 6 (Graz-Linz) und 7 (Graz-Innsbruck) verspätet in den Knoten eintreffen:

Bischofshofen: Betroffen sind Reisende aus der Steiermark Richtung Salzburg; die Übergangszeit beträgt 10 bzw. 12 Minuten; zwischen Bischofshofen und Salzburg verkehren IC-Züge im Stundentakt.

- 3 -

Bruck a.d. Mur: Betroffen sind Reisende aus dem Ennstal Richtung Wien; die Übergangszeit beträgt 3 Minuten (bahnsteiggleich); zwischen Bruck a. d. Mur und Wien verkehren IC-Züge im Stundentakt.

Linz Hbf.: Betroffen sind Reisende von der Pyhrnstrecke Richtung Wien (Übergangszeit 7 Minuten) und Westösterreich (Übergangszeit 14 Minuten). Zwischen Linz und Wien verkehren IC-Züge im Stundentakt sowie zusätzlich zahlreiche internationale Verbindungen. IC-Stundentakt besteht ebenfalls zwischen Linz und Salzburg. Reiseziele westlich davon sind in zweistündigem Intervall erreichbar.

Zu Frage 4:

"Welche Fahrzeitzersparnis wäre durch die Errichtung der Schleife Selzthal genau zu erzielen?"

Auf Basis der derzeitigen Trassierung der IC Linie 7 (Graz - Innsbruck) würde die Schleife Selzthal 7 Minuten Fahrzeitzersparnis ermöglichen.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Welche alternativen Maßnahmen zur Erhöhung des Pünktlichkeitsgrades haben die ÖBB ergriffen bzw. werden sie ergreifen, um die Zuverlässigkeit der Umsteigeverbindungen sicherzustellen, nachdem die Errichtung der Schleife Selzthal noch nicht einmal in Angriff genommen wurde?"

Ist es richtig, daß aufgrund der fehlenden Schleife ursprünglich geplante und auch notwendige Fahrplanschlüsse in Bischofshofen in Richtung Kärnten nicht realisiert werden konnten?"

Die ÖBB teilen mir mit, daß im Zuge der laufenden Ausbaumaßnahmen entsprechende Fahrzeitreserven zur Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlußverhältnisse geschaffen werden.

Die Anschlußverknüpfung wurde im NAT 91 durch den Regionalzugtakt Selzthal - Bischofshofen - Selzthal hergestellt.

Zu den Fragen 7 und 11:

"Wie erklären Sie sich die Feststellung des Rechnungshofes, Zitat: "Das hatte z.B. verlängerte Fahr- und Umsteigzeiten, Wegfall des Anschlusses im übergeordneten Netz Richtung Kärnten

- 4 -

und andere nachteilige Auswirkungen zur Folge. Im Ergebnis entstand ein stark verschlechtertes Fahrplanangebot, für welches nach Ansicht der Betriebsdirektion der Begriff "integrierter Taktfahrplan" nicht mehr anwendbar war.", die vom ÖBB-Vorstand widerspruchslos zur Kenntnis genommen wurde, zumal Ihrer Auffassung nach "Die Realisierung der Schleife Selzthal für den NAT grundsätzlich nicht erforderlich ist" (Zitat Anfragebeantwortung 3579/AB)?

Wann wird nach derzeitigem Stand die Schleife Selzthal errichtet, wann für den Betrieb zu Verfügung stehen?"

Eine Interpretation der Aussagen des Rechnungshofes steht mir nicht zu.

Bezüglich des Kreuzes Bruck - Linz - Bischofshofen habe ich eine Gesamtplanung in Auftrag gegeben; in diesem Zusammenhang ist auch die Schleife Selzthal planerisch neu zu beurteilen.

Zu den Fragen 8 und 9:

"Welche genauen Gründe wurden seitens des SPÖ-Bürgermeisters und ÖBB-Fernmeldemeisters gegen den Bau der für den Bahnbetrieb so wichtigen Schleife vorgebracht, die die Errichtung bislang verhinderten?"

Welche genauen Baukosten sind auf derzeitiger Preisbasis für die Schleife Selzthal zu erwarten?"

Das bisher vorgelegte Projekt besitzt noch nicht die gewünschte Zustimmung der Bürger. Daher können die genauen Betriebskosten derzeit nicht genannt werden, da noch Detailabstimmungen mit der Gemeinde durchzuführen sind.

Zu Frage 10:

"Welche Kosten verursachte die Errichtung des derzeit nur eingeschränkt in Betrieb stehenden Bahnhofes Stadt Rottenmann?"

Die Kosten des rund 6,5 km langen Gesamtschnittes betrugen rund 620 Mio S. Durch die Verzahnung der einzelnen Projektsteile und die damit hervorgerufene gegenseitige Beeinflussung kann ein Herauslösen von Einzelanlagen zur Fehleinschätzung der Kosten in beiden Richtungen führen.

Eine Einschränkung des Betriebes liegt nicht vor, nur der vorsorglich errichtete Bahnsteig am Gleis 4 der Haltestelle Rotten-

- 5 -

mann Stadt wird derzeit noch nicht benutzt. Die Kosten für diesen Projektsteil - bei späterer Errichtung wäre der Mehraufwand wegen der dann umzubauenden Schallschutzwände groß gewesen - sind relativ gering.

Wien, am 29. April 1993

Der Bundesminister

A handwritten signature consisting of a stylized, flowing line that loops back on itself, ending with a vertical flourish.