

II-8926 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4378 IJ

1993-03-01

A N F R A G E

der Abgeordneten Murer, Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Nichterrichtung der Schleife Selzthal der ÖBB

Im Zuge der Einführung des Taktfahrplans NAT 1991 wurde unter anderem auch auf der Ennstal- Schober- und Pyhrnbahn die Zugfrequenz wesentlich erhöht, was in den eingleisigen Abschnitten dieser Bahnlinien zwangsläufig eine hohe Verspätungsanfälligkeit verursacht, da sich bereits geringe Abweichungen auf alle anderen Züge fortpflanzen. Es wäre daher dringend notwendig, ausreichende Fahrzeitreserven für den Ausgleich dieser Verspätungen zur Verfügung zu haben, um die äußerst knapp bemessenen Intercity-Anschlüsse insbesondere in Bruck an der Mur einhalten zu können.

Aus diesem Grund wurde im Zuge der NAT-Planung der Taktknoten für die Linien Linz-Graz und Innsbruck-Graz statt in Selzthal, wo aufgrund der Anlageverhältnisse die Züge Innsbruck-Graz gestürzt werden, also die Fahrtrichtung wechseln müssen in Rottenmann, der ohnedies ungleich wichtigeren Stadt, vorgesehen und auch ein diesen Ansprüchen entsprechender Bahnhof mit großem Aufwand errichtet. Voraussetzung für diese sinnvolle Betriebsform, die rund 10 Minuten(!) an Fahrzeiteinsparung ermöglichen würde, wäre allerdings die Errichtung der Verbindungsschleife zur Umgehung des Bahnhofes Selzthal (zum Vergleich: 20 Minuten Fahrzeiteinsparung sind der Bahn und dem Verkehrsminister am Semmering 6-10 Milliarden Schilling wert, diese Schleife würde nur rund 450 Mio. S kosten).

fpc106/selzthal.mur

Diese Schleife wurde aber bislang nicht errichtet, was dazu führt, daß die Verspätungen nicht aufgeholt werden können und die für das Funktionieren des Taktfahrplans unbedingt erforderlichen Anschlüsse in Bruck an der Mur bzw. Bischofshofen und Innsbruck nicht erreicht werden können, für die Anschlüsse in Linz gilt dies aufgrund der extremen Verspätungen auf der Pyhrnbahn infolge des schlechten Streckenzustandes in verstärktem Ausmaß.

Darüberhinaus konnten geplante Umsteigeverbindungen in Bischofshofen von vorneherein nicht realisiert werden, was den Charakter des NAT91 als Taktfahrplan in Frage stellt, jedenfalls aber eine wesentliche und vermeidbare Angebotsverschlechterung bedeutet.

Empörend ist in diesem Zusammenhang vor allem der Grund für die Nichterrichtung dieser wichtigen Verbindungsschleife, nämlich der Einspruch des Bürgermeisters von Selzthal, Egon Sinzinger, einem ÖBB-Fernmeldemeister, der seit Jahren das für die Bahn wichtige Ausbauprojekt mit verschiedenen, wenig stichhaltigen, Argumenten blockiert, weil mit der Schleife dem Bahnknoten und damit der 'Eisenbahnerstadt Selzthal' ein Bedeutungsverlust droht.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

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 Umsteigzeiten von 2 Minuten, wie sie in Bruck an der Mur vorgesehen sind, bereits zum Verlust des Anschlusses führen?

2. 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?
3. 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?
4. Welche Fahrzeitsparnis wäre durch die Errichtung der Schleife Selzthal genau zu erzielen?
5. 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?
6. Ist es richtig, daß aufgrund der fehlenden Schleife ursprünglich geplante und auch notwendige Fahrplananschlüsse in Bischofshofen in Richtung Kärnten nicht realisiert werden konnten?
7. Wie erklären Sie sich die Feststellung des Rechnungshofes, Zitat: "Das hatte z.B. verlängerte Fahr- und Umsteigewege, Wegfall des Anschlusses im übergeordneten Netz Richtung Kärnten 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 widerspruchlos zur Kenntnis genommen wurde, zumal Ihrer Auffassung nach 'Die Realisierung der Schleife Selzthal für den NAT grundsätzlich nicht erforderlich ist' (Zitat Anfragebeantwortung 3579/AB)?
8. 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?

9. Welche genauen Baukosten sind auf derzeitiger Preisbasis für die Schleife Selzthal zu erwarten?
10. Welche Kosten versursachte die Errichtung des derzeit nur eingeschränkt in Betrieb stehenden Bahnhofes Stadt Rottenmann?
11. Wann wird nach derzeitigem Stand die Schleife Selzthal errichtet, wann für den Betrieb zur Verfügung stehen?