



II-742 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

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

Pr.Zl. 5905/69-4/90

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Wabl und Freunde vom 19. Dezember 1990,
Zl. 197/J-NR/90 betreffend die geplante Ein-
stellung der Nebenbahnlinie Mürzzuschlag -
Neuberg - Ort

188 IAB

1991-02-13

zu 197 JJ

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Stimmt es, daß der Personenverkehr auf der Bahnstrecke Mürzzuschlag - Neuberg-Ort eingestellt werden soll?"

- a) Wenn ja, ab wann soll eingestellt werden?
- b) Mit welcher Begründung?"

Der Leistungsauftrag für die Strecke Mürzzuschlag - Neuberg endet mit 31. Dezember 1991. Aus diesem Grund wurden die ÖBB beauftragt, bis Mitte d.J. - wie für alle anderen Strecken, deren Leistungsaufträge bis Jahresende 1991 limitiert sind - auch für diese Bahnlinie Empfehlungen über die hinkünftige Betriebsabwicklung vorzulegen.

Für die Erstellung dieser Empfehlung ist eine Reihe von Aspekten, wie z.B. betriebswirtschaftliche Belange, volkswirtschaftliche Auswirkungen (Mobilität der Bevölkerung, vermehrter Straßenverkehr, höhere Beförderungspreise etc.), Erfordernisse für den Ausflugs- und Fremdenverkehr, zu berücksichtigen. Selbstverständlich werden in dieser Empfehlung auch Schätzungen über eine mögliche hinkünftige Inanspruchnahme und deren Auswirkungen auf die Gestion dieser Strecke enthalten sein.

- 2 -

Über alle gemeinwirtschaftlichen Regionalbahnen, deren Leistungsaufträge 1991 enden, soll gemeinsam entschieden werden.

Zu Frage 2:

"Wird der Taktknoten nach Fertigstellung des Semmering-Tunnels wieder hergestellt, bzw. ist es möglich, ihn schon früher wiederherzustellen?"

Eine Optimierung des Fahrplansystems auf der Südbahn ist nicht nur von der Realisierung des Semmeringbasistunnels, sondern auch vom zügigen Fortschritt der Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schober- Ennstal- und Pyhrnstrecke abhängig.

Konkrete Angaben über Art und Zeitpunkt der Einrichtung künftiger Taktknoten sind derzeit noch nicht möglich.

Zu Frage 3:

"Mit welchen Kosten ist eine Beschleunigung der Strecke verbunden?"

Für die Realisierung dieses neuen Fahrplanangebotes "Neuer Austrotakt NAT 91" sind laufende Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten am Ober- und Unterbau der Strecke erforderlich.

Eine zusätzliche Beschleunigung des Zugverkehrs auf dieser Strecke wäre allerdings mit einem unvertretbar hohen Investitionsaufwand verbunden.

Zu Frage 4:

"Inwieweit findet das Schweizer System auf der Südstrecke Anwendung?"

Das Grundsystem des NAT 91 wurde in enger Zusammenarbeit mit der Schweizer Firma Elektrowatt International (EWI), die auch bei der Einführung des "Swiss Taktes" wesentlichen Anteil hatte, konzipiert. Selbstverständlich mußte bei den Planungsarbeiten auf die bestehende Infrastruktur und der gegenüber der Schweiz völlig unterschiedlichen geographischen Struktur Bedacht genommen werden, die einer optimalen Fahrplangestaltung gewisse Grenzen setzt.

- 3 -

Zu Frage 5:

"Warum wurden die Knoten Bruck/Mur, Mürzzuschlag und Wr. Neustadt aufgegeben?"

In der Relation Wien - Mürzzuschlag bestehen in Wiener Neustadt im NAT 91 Taktsymmetrien sowohl der InterCity-Züge (zur vollen Stunde) als auch der Eilzüge (zur halben Stunde). Letztere sind mit den von Wiener Neustadt ausgehenden Regionalbahnen optimal verknüpft.

Der Bf Bruck a.d. Mur bietet ebenfalls auch weiterhin vielfältige, rasche Übergangsmöglichkeiten nach allen Verkehrsrichtungen.

Lediglich im Bereich Mürzzuschlag konnte das Knotenprinzip (besonders schnelles Umsteigen) aufgrund fahrplantechnischer Zwänge (wie etwa das erforderliche rechtzeitige Eintreffen in Bruck a.d. Mur) vorerst nicht realisiert werden.

In einem vernetzten System wie dem Neuen Austrotakt (NAT 91) liegt es in der Natur der Dinge, daß in Einzelfällen Abstriche zugunsten des Gesamtoptimums erforderlich sind.

Zu Frage 6:

"Warum werden keine Anstrengungen unternommen, den Schülerverkehr vermehrt anzuziehen?"

Der "Neue Austrotakt NAT 91" (ab. 2. Juni 1991) sieht im Bereich Mürzzuschlag sowohl für die Südbahn als auch für die Regionalbahnstrecke Mürzzuschlag - Neuberg durchaus entsprechende Zugverbindungen vor, die insbesondere für den Schülerverkehr konzipiert sind.

Konkret ist diesbezüglich vor allem die Verdichtung des Fahrplanangebotes der Züge der Relation Mürzzuschlag - Neuberg - Mürzzuschlag auf einen grundsätzlichen Stundentakt hervorzuheben.

- 4 -

Zu den Fragen 7, 8 und 9:

"Inwieweit wurde bei der Planung berücksichtigt, daß durch eine Einstellung der Bahnlinie die Verkehrsstruktur für Betriebsansiedelungen im oberen Mürztal gestört wäre bzw. daß die davon betroffenen Gemeinden nie mehr die Chance hätten, Betriebe, die einen Bahnanschluß benötigen, in ihr Gebiet zu bekommen?"

Stimmt es, daß eine Transportgarantie von 60.000 - 80.000 Jahrestonnen Fracht von den ÖBB nicht angenommen werden wird, sofern sich der Betrieb nicht bereit erklärt, die Bahn als Anschlußbahn selbst zu unterhalten?"

Wenn ja, inwieweit stimmt das mit der Absicht der ÖBB überein, den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern?"

Im Hinblick auf den ungewissen Weiterbestand der Strecke Mürzzuschlag - Neuberg wurden mit der betroffenen Firma Gespräche dahingehend aufgenommen, ob die Übernahme als Anschlußbahn in Frage käme. Seitens der ÖBB wurde der Firma jede mögliche Unterstützung angeboten, bis dato konnte jedoch noch kein Abschluß dieser Verhandlungen erreicht werden.

Wien, am 12. Februar 1991
Der Bundesminister

