

II-8009 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



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

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

Pr.Zl. 5905/78-4-1992

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Frieser und Kollegen vom 13.10.1992,  
Zl. 3598/J-NR/1992 "Schleife Selzthal"  
(Regionalanliegen Nr. 120)

3599/AB

1992 -12- 14

zu 3598/J

Zum Allgemeinen

Die ÖBB haben 1986/87 begonnen, das Hochleistungskonzept "Die Neue Bahn" zu entwickeln. Die im Motiventeil der Anfrage dargelegten Zielsetzungen bzw. Maßnahmen entsprechen den damaligen Intentionen der ÖBB.

Da sich die Verkehrsleistungen rascher entwickelt haben als seinerzeit prognostiziert, mußte eine Änderung der Ausbauphilosophie vorgenommen werden. Der Schwerpunkt wird auf Kapazitätssteigerung (z.B. Zulegung eines zweiten Gleises) unter Zurückstellung von Maßnahmen, die Fahrzeitgewinne mit sich bringen, gelegt.

Zu den Fragen 1, 2, 3, 11 und 13:

"Warum hat sich die ÖBB in ihren Investitionsentscheidungen nicht nach betriebs- und volkswirtschaftlichen Prioritäten orientiert und vorrangig die Schleife Selzthal gebaut?"

Waren für die falsche Prioritätensetzung Rücksichtnahmen auf die ÖBB-Gewerkschaft ausschlaggebend?

Wenn nein, wieso ist es dann nicht zur Errichtung der Schleife Selzthal gekommen, obwohl in den Unterlagen der ÖBB über die Projekte der ersten Bauphase der "Neuen Bahn" die Errichtung der Umfahrungsschleife Selzthal als Kernstück des Projektes "Schoberpaß-Ennstal" vorgesehen war?

- 2 -

Was werden Sie konkret unternehmen, um die Errichtung der "Schleife Selzthal" die laut ÖBB das "Kernstück des Projektes Schoberpaß - Ennstal" ist, rasch einzuleiten?

Wie rechtfertigen Sie es, daß den Abgeordneten des Nationalrates im Jahr 1988 seitens der ÖBB und des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Unterlagen vorgelegt wurden, nach denen die Verwirklichung der "Schleife Selzthal" als Kernstück des Projektes Schoberpaß - Ennstal anzusehen war und daß daher für diese Maßnahme ein Großteil der über die ASFINAG bewilligten Mittel verwendet würde und daß im nachhinein das Projekt Ausbau "Schoberpaß - Ennstal" in seinem Kernstück nicht verwirklicht wurde?"

Der Bahnhof Selzthal ist in den Planungen des NAT als Taktknoten definiert. Die Realisierung der Schleife Selzthal ist für den NAT grundsätzlich nicht erforderlich.

Gemäß dem Reisezugkonzept der ÖBB wird die Schleife Selzthal erst im nächsten Jahrtausend benötigt. Kapazitätsmaßnahmen wie der durchgehende 2-gleisige Ausbau der Strecke über den Schoberpaß und der Ausbau der Ennstalstrecke haben derzeit Vorrang. Die Schleife bleibt jedoch in der Planung weiter bestehen.

Ich habe die ÖBB beauftragt, in diesem Sinn eine Gesamtplanung einschließlich eines Zeitplanes für die einzelnen Realisierungsteile des Kreuzes Schober - Pyhrn - Ennstal zu erstellen.

Zu Frage 4:

"Wie hoch war bisher der Gesamtaufwand für den Ausbau der Strecke Schoberpaß-Ennstal?"

Der Aufwand für den Ausbau der Strecke Schoberpaß - Ennstal beläuft sich auf 2.637 Mio S (Stand 9.10.1992).

- 3 -

Zu den Fragen 5, 6, und 7:

"Ist die im Jahr 1988 von den ÖBB für 1992 angekündigte Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr von 90 auf 150 Züge pro Tag erreicht worden?"

Wenn nein, warum nicht?

Wenn nein zu Frage 5), wie hoch ist die Kapazität für den Güterverkehr auf der Strecke Schoberpaß - Ennstal derzeit?"

Mit Abschluß der Arbeiten am selektiven zweigleisigen Ausbau (etwa 1993) wird die Kapazität der Schoberpaßstrecke rund 150 Züge pro Tag betragen. Zu diesem Zeitpunkt werden über 80 % der 63 km langen Strecke über den Schoberpaß zweigleisig zur Verfügung stehen.

Im abgelaufenen Kalenderjahr gab es auf der genannten Strecke keine freie Kapazität mehr.

Zu Frage 8:

"Welche Fahrzeitverkürzung konnte durch die bisherigen Infrastrukturinvestitionsmaßnahmen auf der Schoberpaßstrecke bisher erreicht werden?"

Die Fahrzeiten der IC-Züge betragen zwischen Leoben und Selzthal heute allgemein zwischen 54 und 61 Minuten (bei 1 - 2 Unterwegshalten), während sie noch im Jahre 1986 zwischen 61 und 69 Minuten lagen.

Zu den Fragen 9 und 10:

"Konnten die erwarteten Mehreinnahmen aus der Fahrzeitverkürzung in Höhe von 8 Millionen Schilling pro Jahr erreicht werden?"

Wenn nein, welche Mehreinnahmen konnten aus der Fahrzeitverkürzung - also ausschließlich der Einnahmensteigerung aus dem Taktfahrplan - erreicht werden?"

Eine Zuordnung der Mehreinnahmen auf die Fahrzeitverkürzung kann zur Zeit nicht vorgenommen werden, da neben der Fahrzeitverkürzung auch eine Angebotsausweitung vorgenommen wurde.

Zu Frage 12:

"Ist es richtig, daß dieses Projekt seitens der ÖBB und des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ausschließlich auf Grund von Interventionen der betroffenen ÖBB-Bediensteten der Gemeinde Selzthal und der Gemeinde, deren Bürgermeister wiederum Fernmeldemeister bei den ÖBB ist, fallengelassen wurde?"

Es gibt lokale Widerstände gegen die Schleife Selzthal. Wie bereits mehrfach ausgeführt, wurde das Projekt nicht fallengelassen. Vielmehr wurde mit der Gemeinde besprochen, die Trasse für eine wirtschaftlich vertretbare Schleife vom Schober Richtung Ennstal von einer Bebauung freizuhalten und bei der Flächenwidmung bereits auf eine möglichst geringe Lärmbelästigung künftiger Anrainer Rücksicht zu nehmen.

Wien, am 11.12.1992

Der Bundesminister

