



II-9796 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA
Pr.Zl. 5905/26-4-1993

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

4389/AB

1993-05-07

zu 4428 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Frieser und Kollegen vom 10. 3. 1993, Zl. 4428/J-NR/1993

"Umfahrungsschleife Selzthal und Verknüpfungsprobleme bei den
IC-Linien 4 (Wien/Südbahnhof-Villach-Salzburg/Lienz) und der
IC-Linie 7 (Graz-Bischofshofen-Innsbruck)"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 5:

"Sie erklären in der Anfragebeantwortung 3579/AB, daß der Bahnhof Selzthal in den Planungen des NAT als Taktknoten definiert ist und daß die Realisierung der Schleife Selzthal für den NAT grundsätzlich nicht erforderlich ist. Aus dem von der Erstunterzeichnerin in der Anfragebegründung zitierten Schlußbericht der Elektrowatt-Studie, die für den NAT grundlegend ist, geht das Gegenteil hervor. Welche sachlichen Grundlagen machen Sie daher für die zitierten Behauptungen in der Anfragebeantwortung 3579/AB im einzelnen geltend?"

Ihre Darstellung in der Anfragebeantwortung 3579/AB geht dahin, daß die Schleife Selzthal zur Umfahrung des Wendebahnhofes Selzthal eine bloße Maßnahme zur Beschleunigung wäre und daß demgegenüber Kapazitätsmaßnahmen, wie der durchgehende zweigleisige Ausbau der Strecke über den Schoberpaß und der Ausbau der Ennstalstrecke Vorrang haben. Welche Kapazitätssteigerungen wären aus der Umfahrungsschleife Selzthal zu erzielen?"

Bis wann ist nach dem derzeitigen Stand der Planungen der ÖBB mit der Realisierung der Schleife Selzthal zu rechnen?"

Die ursprüngliche Fahrplankonstruktion für den NAT 91 sah eine Schleife Selzthal vor. Die Schleife Selzthal sowie einige damit zwingend verbundene Ausbauten im Ennstal (Selzthal - Bischofshofen) hätten die Realisierung eines IC-Anschlusses aus dem Ennstal in Richtung Tauern/Villach (und umgekehrt) ermöglicht.

Nachdem feststand, daß eine Schleife Selzthal vorläufig nicht errichtet wird, arbeiteten die ÖBB für das Streckennetz Schober/Ennstal/Pyhrn ein neues Fahrplankonzept aus, welches einen Taktknoten Selzthal beinhaltet. Dabei wurde die zitierte Umsteigeverbindung durch den Regionalzugtakt Selzthal - Bischofshofen - Selzthal hergestellt.

- 2 -

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

Ich habe allerdings eine Gesamtplanung des Kreuzes Ennstal-, Pyhrn- und Schoberbahn in Auftrag gegeben, in der die Schleife Selzthal im Gesamtzusammenhang mit zu untersuchen ist.

Dazu werden Marktanalysen und Prognoseuntersuchungen im Reise- und Güterverkehr erforderlich sein.

Zu Frage 3:

"Welche Kapazitätsbegrenzungen ergeben sich aus der derzeitigen Notwendigkeit zum Wenden der Züge im Bahnhof Selzthal?"

Die ÖBB geben mir an, daß derzeit aus dem Wenden der Züge im Bahnhof Selzthal keine Kapazitätsminderung entsteht.

Zu Frage 4:

"Sie teilen in der Anfragebeantwortung 3579/AB mit, daß Sie die ÖBB beauftragt haben, eine Gesamtplanung einschließlich eines Zeitplanes für die Realisierungsschritte des Kreuzes Schober-Pyhrn-Ennstal zu erstellen. Bis wann wird diese Gesamtplanung einschließlich des Zeitplanes vorliegen?"

Ich erwarte demnächst die Vorlage der Gesamtplanung für die Schober-, Ennstal- und Pyhrnstrecke.

Die Planungsgrundlagen für den Bahnhof Selzthal werden gegenwärtig ausgearbeitet.

Zu Frage 6:

"Wie oft war seit Einführung des NAT das sofortige Umsteigen zwischen den IC-Linien 4 und 7 aufgrund verspäteter Ankunft einer der beiden Linien im Bahnhof Bruck/Mur nicht möglich (Angaben bitte in absoluten und relativen Zahlen im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fahrten?"

Als Berechnungsgrundlage wurden die entsprechenden Daten für die Monate April, Oktober und Dezember 1992 herangezogen. Diese Monate weisen repräsentative Durchschnittswerte auf.

- 3 -

Bei einer Hochrechnung dieser Werte auf den Zeitraum seit der Einführung des NAT 91 (von Juni 1991 bis Feber 1993 = 21 Monate) ergeben sich folgende relevante Daten:

*Anschlüsse gesamt: 19 320
davon erreicht: 16 856 (= 87,25 %)
davon nicht erreicht: 2 464 (= 12,75 %).*

Die Anzahl nicht hergestellter Anschlüsse in Bruck a.d.Mur 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.*

Wien, am 5. Mai 1993

Der Bundesminister

