

II-257 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 197 W

1990 -12- 19

A N F R A G E

der Abgeordneten Wabl und Freunde
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend die geplante Einstellung der Nebenbahnlinie
Mürzzuschlag - Neuberg Ort

Obwohl Sie in der Öffentlichkeit dafür eintreten, daß der Bahn gegenüber der Straße der Vorrang gegeben werden muß, soll die Neuberger-Bahn Ende 1991 stillgelegt werden.

Diese Regionalstrecke wurde in den letzten Jahren sukzessive attraktiviert, gleichzeitig wurde der Fahrplan verbessert. Erleichtert wurde dies dadurch, daß Mürzzuschlag ein Taktknoten im bestehenden Intercity-Verkehr ist, was besonders gute Anschlüsse in beide Richtungen (Wien und Bruck/Mur) gestattet. Die Fahrzeit von unter 30 Minuten für die 12 km lange Strecke ermöglicht somit einen Ein-Stundentakt mit nur einem Triebwagen (daher auch nur Ein-Mann-Personal). Überdies besteht seit 1.4.1990 ein "angepaßter" Tarif (12 km um ÖS 20,-- statt um ÖS 28,--), wodurch die bestehende Ungerechtigkeit des Tarifs (für 20 km) beseitigt wurde.

Die Planungen zum IT91 haben den Knoten Mürzzuschlag zerschlagen. Zwischen den Abfahrten der Intercityzüge in die beiden Fahrtrichtungen Wien und Bruck/Mur liegen nunmehr 17 Minuten, was eine Anbindung des Regionalverkehrs (Bahn und Bus) erschwert und für eine Richtung sogar eine wesentliche Attraktivitätseinbuße gegenüber dem Istzustand darstellt. Besonders tragisch wirkt sich diese Verschiebung im "Integrierten Taktfahrplan" für die Strecke nach Neuberg aus. Ein Stundentakt mit einem Triebwagen unter Beibehaltung der guten Anschlüsse ist nicht mehr möglich. Da eine Beschleunigung natürlich mit hohen Kosten verbunden wäre, die die ÖBB verständlicherweise nicht in eine "Nebenstrecke" investieren wollen, gibt man sich geschlagen

- 2 -

und stellt einfach den Personalverkehr ein, da kein attraktiver Fahrplan erstellt werden kann.

Das immer wieder gepriesene Vorbild Schweiz mit seinem Taktfahrplan konnte auf der Südbahn leider nicht erreicht werden. Das Schweizer System, so schnell wie notwendig und nicht so schnell wie möglich, findet auf der Südbahnstrecke überhaupt keine Anwendung. Sonst hätte man die Knoten Bruck/Mur und Mürzzuschlag nicht zerstören dürfen. Gerade das Knotenprinzip mit Einbeziehung des Regionalverkehrs zeichnet einen "integrierten Taktfahrplan" aus.

Eine weitere Attraktivierungsmöglichkeit bestünde darin, den Schülerverkehr anzuziehen, was mit einer entsprechenden Fahrplanverdichtung leicht zu bewerkstelligen wäre.

Durch eine Einstellung (Gesamtverkehr) wäre die Verkehrsstruktur für Betriebsansiedlungen im oberen Mürztal gestört. Die davon betroffenen Gemeinden hätten nie mehr die Chance, Betriebe, die einen Bahnanschluß benötigen, in ihr Gebiet zu bekommen.

Wie wir in Erfahrung bringen konnten, bestünde eine Transportgarantie über 60.000 - 80.000 Jahrestonnen Fracht, die aber nicht von den ÖBB angenommen werden, soferne sich der Betrieb nicht bereit erklärt, die Bahn als Anschlußbahn selbst zu unterhalten und zu führen. Diese Einstellung der ÖBB führt die Absichten, den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ad absurdum. Dies ist doppelt kurzsichtig, denn die Fracht würde ja von Mürzzuschlag noch weiter laufen und damit Einnahmen bringen.

Daher stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

A n f r a g e:

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

- 3 -

- a) Wenn ja, ab wann soll eingestellt werden?
- b) Mit welcher Begründung?
2. Wird der Taktknoten nach Fertigstellung des Semmering-Tunnels wieder hergestellt, bzw. ist es möglich, in schon früher wiederherzustellen?
 3. Mit welchen Kosten ist eine Beschleunigung der Strecke verbunden?
 4. Inwieweit findet das Schweizer System auf der Südstrecke Anwendung?
 5. Warum wurden die Knoten Bruck/Mur, Mürzzuschlag und Wr. Neustadt aufgegeben?
 6. Warum werden keine Anstrengungen unternommen, den Schülerverkehr vermehrt anzuziehen?
 7. 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?
 8. 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?
 9. Wenn ja, inwieweit stimmt das mit der Absicht der ÖBB überein, den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern?