

II-7430 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3598 13

1992-10-13

A N F R A G E

der Abgeordneten Mag. Cordula Frieser
und Kollegen
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend "Schleife Selzthal"
(Regionalanliegen Nr. 120)

Grundlage der Einigung über die erste Bauphase der "Neuen Bahn" im Jahr 1988 war u. a. eine ausführliche Darstellung des gesamten Investitionsprogrammes mit den jeweils vorgesehenen Investitionsmaßnahmen auf den einzelnen Streckenabschnitten. Für den Ausbau der Strecke Schoberpaß-Ennstal waren insgesamt 2,9 Milliarden Schilling vorgesehen, die in einem Ausmaß von 2,6 Milliarden Schilling aus der ASFINAG finanziert werden sollten. Der Rest sollte aus dem Budget der ÖBB kommen. Laut Projektbeschreibung der ÖBB zum Ausbau Schoberpaß bis Ennstal war das Ziel der Maßnahmen die Reduzierung der Fahrzeiten zwischen Leoben und Bischofshofen um mindestens 25 Minuten auf 2 Stunden 15 Minuten. Dadurch sollten taktgerechte Anschlüsse in Leoben, Bischofshofen und Linz sichergestellt werden. Als Maßnahmen zur Zielerreichung wurden seitens der ÖBB genannt:

- Selektiver zweigleisiger Ausbau mit Linienverbesserungen
- Errichtung der Umfahrungsschleife Selzthal
- Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen
- Fahrleitungsadaptierungen
- Verbesserung der Sicherungsanlagen.

Folgende Nutzen dieser Verbesserungsmaßnahmen, die ab 1992 voll wirksam sein sollten, wurden seitens der ÖBB im Jahr 1988 genannt:

- Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr von 90 auf 150 Züge pro Tag
- Entlastung der Gastarbeiterroute durch weitere Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Bahn
- optimale Verbindungen für die Steiermark in Richtung Westen
- wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des integrierten Taktfahrplanes
- Mehreinnahmen nur aus der Fahrzeitverkürzung, also über die Einnahmensteigerung durch integrierten Taktfahrplan hinaus, 8 Millionen Schilling pro Jahr.

In der ausführlichen Beschreibung des Projektes ist folgendes seitens der ÖBB angemerkt worden: "Kernstück des Projekts Schoberpaß-Ennstal ist die Errichtung der "Schleife Selzthal". Derzeit müssen alle Züge in der Relation Leoben - Bischofshofen und umgekehrt in den Bahnhof Selzthal einfahren und dort wird ihre Fahrtrichtung geändert. Bedingt durch die Anlageverhältnisse erfolgen die Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof Selzthal mit relativ geringer Geschwindigkeit (40 km/h) und weitere Zeit geht durch das Umsetzen des Triebfahrzeuges oder Wechseln des Führerstandes bei Triebwagen verloren.

Das Projekt "Schleife Selzthal" umfährt den Ort an seinem südlichen Rand und schafft eine direkte Verbindung der Schoberpaß- mit der Ennstalstrecke. Diese Verbindungsschleife wird eingleisig ausgeführt und erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Die Zeitgewinne durch das Führen der Züge über die Schleife Selzthal betragen 4,5 Minuten

-3-

durch das Vermeiden der langsamen Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof sowie zusätzlich 5 bis 10 Minuten durch den Entfall der Aufenthaltszeit für das Wenden der Züge." Soweit die ÖBB im Jahr 1988 über die Notwendigkeit des Projektes und den Stand der Planungen.

Tatsache ist, daß zwar die Mittel für die Schoberpaßstrecke aus der ASFINAG in Anspruch genommen worden sind, daß aber das "Kernstück des Projektes" nicht verwirklicht wurde. Der Grund dafür war und ist der Widerstand der Gemeinde Selzthal gegen dieses Projekt. Die Gemeinde Selzthal hat einen sehr hohen Bevölkerungsanteil der direkt bei den ÖBB beschäftigt oder beruflich in irgendeiner Weise von den ÖBB abhängig ist. Durch die Umfahrungsschleife Selzthal hätte der Bahnknotenpunkt Selzthal seine Bedeutung verloren und die Beschäftigten der ÖBB, die in Selzthal wohnen, haben Nachteile erwartet und sich deshalb gegen die Verwirklichung dieses Projektes gewandt. Infrastrukturausbaumaßnahmen derartiger Größenordnung bringen für die Anrainerbevölkerung einige Nachteile mit sich und es ist daher verständlich, daß sich diese Bevölkerungsgruppe oft sehr vehement gegen derartige Projekte wendet. Trotzdem wird in der Regel bei Projekten im öffentlichen Interesse das Gesamtinteresse höher eingeschätzt als das Teilinteresse von ortsansässigen Bevölkerungsgruppen. In diesem Zusammenhang ist als besondere Pikanterie des Falles festzuhalten, daß der Bürgermeister von Selzthal im Hauptberuf Fernmeldemeister bei den ÖBB ist und somit von dieser Entscheidung ein direkt Betroffener gewesen wäre. Der Gesetzgeber hat zur Durchsetzung derartiger öffentlicher Interessen auch rechtliche Zwangsmaßnahmen eingeräumt, die vielfach auch angewendet werden. Andernfalls wäre die Verwirklichung von Großprojekten wie Straßenbauten und Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen wohl kaum verwirklichbar. Umso überraschender ist es deshalb, daß in diesem konkreten Fall die Interessen von einigen Beschäftigten

-4-

der ÖBB über das öffentliche Interesse gestellt wurden, obwohl seitens der ÖBB selbst die Verwirklichung dieses Projektes als Kernstück der Infrastrukturmaßnahmen auf der Schoberpaßstrecke angesehen wurde. Die Nichtverwirklichung dieses Projektes bedeutet auch, daß im nachhinein seitens der ÖBB bzw. der HL-AG die willentliche Entscheidung des Nationalrates für die Verwirklichung dieses Projektes, die ja auf Basis der von den ÖBB ermittelten Projektunterlagen anlässlich der Beschlußfassung über die ASFINAG-Novelle 1988 erfolgte, willkürlich abgeändert wurde.

Darüber hinaus hätte der Bau der Schleife Selzthal nur 400 Mio.S gekostet und eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 15 Minuten gebracht. Im Gegensatz dazu kostet der Ausbau der Schoberpaßstrecke mehr als 3 Mrd.S und bringt nur ca. 8 Minuten Fahrzeitverkürzung.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e :

1. Warum hat sich die ÖBB in ihren Investitionsentscheidungen nicht nach betriebs- und volkswirtschaftlichen Prioritäten orientiert und vorrangig die Schleife Selzthal gebaut?
2. Waren für die falsche Prioritätensetzung Rücksichtnahmen auf die ÖBB-Gewerkschaft ausschlaggebend?
3. 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?

-5-

4. Wie hoch war bisher der Gesamtaufwand für den Ausbau der Strecke Schoberpaß-Ennstal?
5. Ist die im Jahr 1988 von den ÖBB für 1992 angekündigte Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr von 90 auf 150 Züge pro Tag erreicht worden?
6. Wenn nein, warum nicht?
7. Wenn nein zu Frage 5), wie hoch ist die Kapazität für den Güterverkehr auf der Strecke Schoberpaß - Ennstal derzeit?
8. Welche Fahrzeitverkürzung konnte durch die bisherigen Infrastrukturinvestitionsmaßnahmen auf der Schoberpaßstrecke bisher erreicht werden?
9. Konnten die erwarteten Mehreinnahmen aus der Fahrzeitverkürzung in Höhe von 8 Millionen Schilling pro Jahr erreicht werden?
10. Wenn nein, welche Mehreinnahmen konnten aus der Fahrzeitverkürzung - also ausschließlich der Einnahmensteigerung aus dem Taktfahrplan - erreicht werden?
11. Was werden Sie konkret unternehmen, um die Errichtung der "Schleife Selzthal" die laut ÖBB das "Kernstück des Projekts Schoberpaß - Ennstal" ist, rasch einzuleiten?
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?

-6-

13. 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?