

Nr. 4428/13

II-9008 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

1993 -03- 10

## A N F R A G E

der Abgeordneten Mag. Cordula Frieser  
und Kollegen  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend "Umfahrungsschleife Selzthal" und  
Verknüpfungsprobleme bei den IC-Linien 4  
(Wien/Südbahnhof-Villach-Salzburg/Lienz) und der IC-Linie 7  
(Graz-Bischofshofen-Innsbruck)

In der Anfragebeantwortung 3579/AB zur Anfrage 3598/J der  
Erstunterzeichnerin betreffend die bisher nicht erfolgte  
Errichtung der ursprünglich von den ÖBB als Kernstück des  
Projektes Schoberpaß-Ennstal angesehenen Schleife Selzthal  
haben Sie mitgeteilt, daß die in der Anfrage 3598/J  
dargestellten Zielsetzungen der ÖBB aus den Jahren 1986/87  
stammen. Wegen einer rascheren Entwicklung der  
Verkehrsleistungen mußte eine Änderung der Ausbauphilosophie  
vorgenommen werden. Der Schwerpunkt wird laut Ihrer  
Anfragebeantwortung auf Kapazitätssteigerungen unter  
Zurückstellung von Maßnahmen, die Fahrzeitgewinne mit sich  
bringen, gelegt. Sie teilen in diesem Zusammenhang wörtlich  
mit: "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 zweigleisige Ausbau der Strecke über den  
Schoberpaß und der Ausbau der Ennstalstrecke haben derzeit  
Vorrang. Die Schleife bleibt jedoch in der Planung weiter  
bestehen."

Dem ist entgegenzuhalten, daß im Schlußbericht der  
Elektrowatt-Studie über den integralen Austrotakt aus dem Jahr  
1988, der die Grundlage für den NAT darstellte, ausdrücklich  
festgehalten ist, daß bereits für die Realisierung der ersten  
Stufe des integralen Austrotaktes ab 1991 in der Verbindung  
Bischofshofen-Leoben Linienverbesserungen zur  
Fahrzeitverkürzung notwendig sind, um den Austrotakt

- 2 -

realisieren zu können. Wörtlich heißt es: "Generell sind für 1991 Bestandfahrzeiten vorgesehen. Auch auf der Westbahn, wo die ersten Linienverbesserungen fertiggestellt werden, erlaubt die voraussichtliche Häufung von Baustellen für den Austrotakt noch keine entscheidenden Fahrzeitverkürzungen. Lediglich in der Verbindung Bischofshofen-Leoben werden im Ennstal und vor allem am Schober größere Linienverbesserungen (vor allem mit der Schleife Selzthal) zur Fahrzeitverkürzung ausgenützt. Ohne sie läßt sich ein geschlossenes Taktsystem nicht wirtschaftlich realisieren. Wenn bis 1991 nicht alle notwendigen Linienverbesserungen fertiggestellt werden können, müssen in diesem Abschnitt alle Möglichkeiten des schnelleren Fahrens (vor allem in Kurven) auf den bestehenden Abschnitten ausgenützt werden." (Seite 22 des Schlußberichtes). Zur Realisierung des Austrotaktes 1995 (2. Stufe des NAT) ist nach dem Schlußbericht darüberhinaus die Verfügbarkeit über Fahrzeuge mit Wagenkasten neigung (Pendolino) insbesondere auch auf den Strecken Rottenmann-Bischofshofen und Rottenmann-Linz notwendig. Entgegen den oben zitierten Aussagen aus der Anfragebeantwortung 3579/AB, daß die Realisierung der Schleife Selzthal für den NAT grundsätzlich nicht erforderlich ist, stellt der Schlußbericht zum NAT die Notwendigkeit der Errichtung der Schleife Selzthal ausdrücklich heraus. Darüberhinaus ist auch die Aussage der Anfragebeantwortung 3579/AB, daß der Bahnhof Selzthal in den Planungen des NAT als Taktknoten definiert ist, aus den graphischen Darstellungen des Schlußberichtes der Elektrowattstudie über die Verknüpfungs- und Knotenpunkte und über die Anschlußgruppen sowohl im NAT 91 als auch im NAT 95 und 2000 nicht nachvollziehbar. In der Elektrowattstudie ist der Verknüpfungspunkt Rottenmann, der Bahnhof Selzthal ist in diesen Darstellungen über den integralen Austrotakt sowohl in der Phase 1 wie in den folgenden Phasen nicht als Knoten definiert. Sowohl aus den ÖBB-Darstellungen des Jahres 1988 über die im Rahmen der ersten Bauphase der "Neuen Bahn" geplanten Investitionsmaßnahmen

- 3 -

als auch in der für den NAT maßgeblichen Elektrowattstudie wurde die Errichtung der Schleife Selzthal als sachlich notwendige Maßnahme für die Realisierung des NAT angesehen. Andere Studien oder der Öffentlichkeit zugängliche Darstellungen der ÖBB über die notwendigen Investitionsmaßnahmen aus späteren Jahren haben diesbezüglich keine anderen Maßnahmen vorgeschlagen. Es bleibt also der von der Erstunterzeichnerin bereits in der Anfrage 3598/J dargestellte Eindruck, daß die Realisierung dieses Projektes ausschließlich aus politischen Gründen verhindert wurde, um vor allem den ÖBB-Beschäftigten der Gemeinde Selzthal und dessen Bürgermeister, der ebenfalls ÖBB-Bediensteter ist, entgegenzukommen. Die glaubwürdige Durchsetzung weitreichender Infrastrukturausbaumaßnahmen, die die ÖBB in den nächsten Jahrzehnten beabsichtigen, wird unter diesen Voraussetzungen bei der dann betroffenen Bevölkerung mehr als schwierig werden, wenn bereits das Interesse einiger ÖBB-Beschäftigter an der Erhaltung eines Wendebahnhofs dafür maßgeblich ist, daß die ÖBB bzw. das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Realisierung eines sachlich notwendigen Projektes verzichten.

Die Folgen des Verzichtes auf die Errichtung der Schleife Selzthal zeigen sich auch nach Kenntnis der Erstunterzeichnerin in der Praxis bei der Verknüpfung der IC-Linien 4 (Wien/Südbahnhof-Villach-Salzburg/Lienz) mit der IC-Linie 7 (Graz-Bischofshofen-Innsbruck). Es wird immer wieder von ÖBB-Fahrgästen aus der Steiermark beklagt, daß aufgrund häufiger Verspätungen, insbesondere bei der IC-Linie 7, das Umsteigen ohne größeren Zeitverlust im Bahnhofknoten Bruck a. d. Mur oft nicht möglich ist. Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

#### A n f r a g e :

1. Sie erklären in der Anfragebeantwortung 3579/AB, daß der Bahnhof Selzthal in den Planungen des NAT als Taktknoten

- 4 -

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?

2. 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?
3. Welche Kapazitätsbegrenzungen ergeben sich aus der derzeitigen Notwendigkeit zum Wenden der Züge im Bahnhof Selzthal?
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?
5. Bis wann ist nach dem derzeitigen Stand der Planungen der ÖBB mit der Realisierung der Schleife Seltzthal zu rechnen?
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)?