

1257/J

des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst
betreffend Ausbau der Pyhrnbahn

Es ist höchst positiv, daß im Schatten der seit Jahren laufenden
Pyhrnautobahndiskussion die Pyhrnbahn ausgebaut wird. Leider sind die ÖBB an der
Pyhrnbahn aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen aber hauptsächlich wegen des
Güterverkehrs interessiert. Wie soll hier jemals ein attraktives Angebot im
Personenverkehr möglich werden, das auch mit einer ausgebauten Autobahn A 9
mithalten kann, wenn die ÖBB für die Strecke Linz-Selzthal (104 km) eine
Intercityzugreisezeit von 1 1/2 Stunden vorsehen (derzeit in 1 Stunde 38 Minuten)?
Was ist das für ein Ausbau, der die Intercityreisezeit auf dieser Strecke bloß um 10
Minuten verkürzt? Auf der Autobahn A 9/A 1 wird man diese Strecke in 1 Stunde
zurücklegen können. Wenn die traurige Tatsache, daß der heutige Intercityzug von
Linz nach Graz (247 km) 3 1/2 Stunden (neuerdings 3 Stunden 43 Minuten) braucht,
nicht drastisch geändert wird, werden in Zukunft noch weniger Fahrgäste im Intercity
zwischen Linz und Graz anzutreffen sein, denn auf der fast parallelen Autobahn wird
man diese Strecke in 2 Stunden fahren können. Die Regionalzüge kommen auf der
Pyhrnbahn mit einem Reiseschnitt von schwach 50 kmh kaum voran - z.B. für die
Strecke von Linz bis Klaus (59 km) benötigen sie 1 Stunde 14 Minuten.
Ein weiterer gewaltiger Nachteil ist der dünne Fahrplan. Die Regionalzüge stehen
südlich von Kirchdorf mit wenig Ausnahmen nur alle 2 Stunden zur Verfügung.
Zwischen Rohr und Kirchdorf klaffen auch einige 2-Stunden-Lücken. Die
Intercityzüge verkehren überhaupt nur im 2-Stunden-Takt. Neuerdings wurde der
Anschluß zur Westbahn in Linz nochmals verschlechtert (eine halbe Stunde
Wartezeit).

Das heißt, daß mit einem Ausbau der Pyhrnbahn es auch zu einer massiven Verbesserung des Personenverkehrsangebots kommen muß mit dem Ziel, daß die Pyhrnbahn mit der Pkw-Reisezeit zumindest Schritt halten können muß. Als langfristiges Ziel scheint daher notwendig, daß die Intercityzüge im Stundentakt verkehren und eine optimale Reisezeit mit dem Ziel einer 2stündigen Fahrzeit zwischen Linz und Graz erreichen sollen.

Im Regionalverkehr sollte mit Schnellbahntriebwägen gefahren werden (Schnellbeschleuniger, hohe Spitzengeschwindigkeit, Reiseschnitt 80 kmh, Bremsenergie rückgewinnung). Wegen der geringen Haltezahl der Intercityzüge steigt die Bedeutung der Regionaltrieb­wägen.

Der Regionaltrieb­wagen , der der Region südlich von Kremsmünster, also in Kremsmünster an den Intercityverkehr Richtung Linz anschließen soll, sollte von Kremsmünster nach Linz und retour an den Intercityzug gekoppelt und mit diesem mitgezogen werden. Dadurch könnte man sich etwa das Umsteigen in Kremsmünster ersparen. Die Reisezeit z.B. zwischen Linz und Klaus sollte in ca. 40 Minuten machbar sein (derzeit fast doppelt solange) , die Reisezeit zwischen Linz und Spital am Pyhrn in ca. 65 Minuten.

Wichtigste Voraussetzung für eine Verkehrsbedienung von solcher Qualität ist eine geeignete Bahnstrecke. Da die derzeitigen Ausbaumaßnahmen nicht diese Qualität zum Ziel haben, sollte die ÖBB ein neues Kantenzeitenkonzept erarbeiten und ein neues Ausbaukonzept für die Pyhrnbahn vorlegen.

Die Grundlinien eines geänderten Ausbaukonzeptes sollten sein:

- 1 . durchgehende Zweigleisigkeit,
2. Kantenzzeit Linz-Selzthal: 1Stunde - mit ausreichender Umsteigezeit in Linz, also Reisezeit Linz-Selzthal = 46 Minuten,
3. daher fast durchgehende Auslegung der Strecke auf 160 kmh.

Die neuausgebaute Pyhrnstrecke darf keinesfalls zum allergrößten Teil zur Güterverkehrsstrecke werden. 7 Milliarden, die nun investiert werden sollen, sollten nicht für eine halbe Sache ausgegeben werden. Gerade angesichts der Tatsache, daß die Pyhrn-Schober-Achse auch überregional an Bedeutung gewinnen wird und Eurocityzüge zwischen Deutschland bzw. Tschechien und Südeuropa auf diesen Korridor verkehren werden.

Aus diesem Grund richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. In welchem konkreten Planungs- und Umsetzungsstadium befindet sich derzeit der Ausbau der Pyhrnbahn? Welche konkreten weiteren Ausbauschritte mit welchem Zeithorizont und welchem Finanzvolumen sind jeweils geplant?
2. Welche konkreten Verbesserungen für den Personenverkehr sind auf Grund dieses Ausbaukonzeptes zu erwarten?
3. Welche konkreten Ausbauvarianten liegen bzw. lagen im Verkehrsministerium bzw. bei der ÖBB vor? Welche sind die konkreten Unterscheidungspunkte dieser Ausbauvarianten, welches sind die unterschiedlichen Finanzierungsvolumina und Umsetzungszeiträume und auf Grund welcher Kriterien wurden die nun vorliegende Ausbauvariante ausgewählt?
4. Welche konkreten Mittel sind seitens der EU für diesen Ausbau zu erwarten?
5. Wie beurteilt der Verkehrsminister die in der Anfragebegründung vorgeschlagenen Grundlinien eines geänderten Ausbaukonzeptes mit einer wesentlichen Forcierung und Verbesserung des Personenverkehrs?
6. Scheint für den Verkehrsminister ein Umdenken in dieser Angelegenheit noch möglich?