



Hubert Gorbach  
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien  
 Telefon +43 (1) 713 62-8000  
 Telefax +43 (1) 713 78 76  
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

Bundesministerium  
 für Verkehr,  
 Innovation und Technologie

**XXII. GP.-NR**

**586 /AB**

Der Bundesminister

**GZ. 10000/48-CS3/03**

**2003 -08- 2 1**

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Andreas Khol  
 Parlament  
 1017 Wien

**zu 671 /J**

Wien, *14. 8.* 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 671/J-NR/2003 betreffend den Ausbau der Schleife Selzthal, die die Abgeordneten Anita Fleckl und GenossInnen am 10. Juli 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil:**

Im Rahmen der „Projektentwicklung Ennstal“ wurden von den ÖBB verschiedene Ausbauvarianten für die Ennstalstrecke, aber auch verschiedene Betriebsführungsszenarien untersucht. Dabei wurden vor allem die langfristigen Planungen des Personen- und Güterverkehrs auf Umsetzbarkeit geprüft und die hierfür erforderlichen infrastrukturellen Ausbauvorhaben erarbeitet und entsprechend bewertet. Die Ergebnisse der Untersuchungen ergaben, dass auf Grund der langfristigen Planungen des Personen- und Güterverkehrs lediglich punktuelle Infrastrukturausbaumaßnahmen erforderlich sind, die zum Teil bereits umgesetzt sind bzw. bereits realisiert werden.

Die punktuellen Infrastrukturausbaumaßnahmen umfassen im Wesentlichen

- den Umbau des Bahnhofes Selzthal; Fertigstellung im Jahr 2002 (Investitionskosten rund 34 Mio. €)
- den Umbau des Bahnhofes Stainach-Irdning; Fertigstellung im Jahr 2002 (Investitionskosten rund 16 Mio. €)
- die Verlegung und der zweigleisige Ausbau der Eisenbahntrasse zwischen den Bahnhöfen Stainach-Irdning und Wörschach-Schwefelbad im Zusammenhang mit dem Umbau der Ennstalbundesstraße; Fertigstellung voraussichtlich im Jahr 2004 (Investitionskosten rund 17 Mio. €).

Im Infrastrukturlpaket 1b des Generalverkehrsplanes sind weitere Ausbaumaßnahmen im Ennstal - insbesondere der Umbau von Bahnhöfen - mit einem Investitionsvolumen von rund 80 Mio. € enthalten.

GZ. 10000/48-CS3/03

Mit der für das Jahr 2003 geplanten Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaues des Streckenabschnittes zwischen Unterwald und Kalwang ist die Schoberpassstrecke - mit Ausnahme des Raumes Selzthal - durchgehend zweigleisig ausgebaut, womit eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung zur Verfügung steht. Mit der Schleife Selzthal wird zusätzlich eine direkte Verbindung zwischen der Ennstalstrecke und der Schoberpassstrecke realisiert, wodurch die im Bahnhof Selzthal derzeit erforderliche zeitaufwändige Manipulation bei den in der Relation Ennstalstrecke/Schoberpassstrecke verkehrenden Zügen entfallen kann.

**Fragen 1, 2 und 3:**

Wie lange braucht man zum jetzigen Zeitpunkt - also vor Fertigstellung der Schleife - für die Abfertigung eines Zuges im Bahnhof Selzthal?

Wie groß ist die Zeitersparnis im Bahnhof Selzthal nach Fertigstellung der Schleife?

Wie sinnvoll erscheint diese Zeitersparnis, wenn man bedenkt, dass die Anschlussstrecke im Ennstal aufgrund des teilweise schlechten Zustands des Gleiskörpers nur geringe Geschwindigkeiten zulässt?

**Antwort:**

Auf Grund der Tatsache, dass der für die Abfertigung eines Zuges benötigte Zeitaufwand differenziert zu sehen ist, wird als Bezugsgröße der Fahrzeitgewinn aus dem Wegfall des Zeitaufwandes für das sogenannte „Stürzen“ der Züge im Bahnhof Selzthal ermittelt. Mit Verkehrswirksamkeit der ca. 1,3 km langen Schleife Selzthal ergibt sich in der Verkehrsbeziehung Ennstalstrecke / Schoberpassstrecke ein Fahrzeitgewinn von rund 14,5 Minuten für EC- und IC-Züge sowie von rund 11,5 Minuten für Güterzüge. Diese Ergebnisse basieren auf wissenschaftlich anerkannten Berechnungen und empirisch ermittelten Werten.

Das abschnittsweise niedrige Geschwindigkeitsniveau auf der Ennstalstrecke ist nicht auf den allgemeinen Erhaltungszustand des Gleiskörpers zurückzuführen, sondern resultiert im Wesentlichen aus der Trassierung der Strecke sowie aus den derzeit gegebenen Anlageverhältnissen (z.B. Zahl der Eisenbahnkreuzungen).

Sowohl auf der Schoberpassstrecke als auch auf der Ennstalstrecke wurden verschiedene Ausbauvorhaben mit entsprechender Verkehrswirksamkeit bereits verwirklicht. Hinsichtlich der einzelnen Ausbauvorhaben darf ich auf den Motiventeil dieser Anfragebeantwortung verweisen.

**Fragen 4 und 5:**

Wie viele Arbeitsplätze werden durch den Ausbau der Schleife Selzthal am Bahnhof Selzthal verloren gehen?

Gibt es bereits Konzepte, die Bediensteten der ÖBB in der nächsten Umgebung des Bahnhofes Selzthal zu beschäftigen?

**Antwort:**

Nach Aussage der Österreichischen Bundesbahnen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Reduzierung des Personals im Bereich des Standortes Selzthal erkennbar bzw. vorgesehen.

**Fragen 6, 7 und 8:**

In welcher Phase befindet sich im Moment die Realisierung der Schleife Selzthal?

GZ. 10000/48-CS3/03

Wann werden die Planungen der Schleife Selzthal abgeschlossen sein?

Wann wird der voraussichtliche Baubeginn sein?

**Antwort:**

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden von den Österreichischen Bundesbahnen die Unterlagen zur Erlangung einer Trassenverordnung erarbeitet. Die eigentlichen Planungen für die Schleife Selzthal werden voraussichtlich Ende des Jahres 2004 abgeschlossen sein, mit dem Bau soll Mitte des Jahres 2005 begonnen werden.

**Frage 9:**

Weiche Auswirkungen wird der Ausbau der Schleife Selzthal auf den Bahnhofsknoten Stainach haben?

**Antwort:**

Der Bahnhof Stainach-Irdning ist bereits heute ein wichtiger Knotenpunkt für den Personen- und Güterverkehr einerseits für die Ennstalstrecke und andererseits für die Salzkammergutstrecke nach Attnang-Puchheim über Bad Aussee und Bad Ischl. Mit der Inbetriebnahme der Schleife Selzthal und der daraus resultierenden Verlagerung bzw. Neuordnung des Personen- und Güterverkehrs - insbesondere in der Verkehrsbeziehung Ennstalstrecke/Schoberpasstrecke - wird der Bahnhof Stainach-Irdning zusätzlich an Verkehrsbedeutung gewinnen.

Mit freundlichen Grüßen

