



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR

3814 /AB

08. Mai 2008

zu 3741 /J

GZ. BMVIT-10.000/0016-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, am 8. Mai 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3741/J-NR/2008 betreffend Schnellzugpläne im steirischen Murtal, die die Abgeordneten Franz Eßl und KollegInnen am 6. März 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich laut Auskunft der ÖBB wie folgt zu beantworten:

Zu den Südbahn-Planungen der ÖBB für die kommende Fahrplanperiode wird von den ÖBB erläutert, dass beim neuen Taktfahrplan 2009 – 2012 (PLAN 912) es sich um ein integriertes Angebotskonzept handelt, das gemeinsam und in enger Abstimmung von Nah- und Fernverkehr, ÖBB-Infrastruktur und dem Postbus erstellt wurde. Darin sind umfassende Maßnahmen zur Attraktivierung des Fernverkehrs in Südösterreich geplant, darunter die Einführung eines stündlichen IC-Taktes Wien – Graz sowie die Einrichtung einer neuen, attraktiven EC/IC-Linie Wien – Leoben – Villach.

Nach Information der ÖBB ist Ziel dieser neuen IC-Linie, die im 2-Stunden-Takt verkehren wird, eine schnelle Verbindung Wien – Oberes Murtal – Kärnten herzustellen. Zur Realisierung dieses Ziels wird für diese neue IC-Linie eine Anpassung der Halteorte vorgesehen. Dabei wird es jedoch zu keiner ersatzlosen Streichung von Halten kommen, sondern werden in enger Abstimmung mit dem Nahverkehr sowie den Buslinien die Reisemöglichkeiten gewahrt bleiben.

Als Halteorte dieser Linie sind vorgesehen: Wien Südbf, Wien Meidling, Wr. Neustadt, Bruck a. d. Mur, Leoben (IC-Anschluss von/nach Graz), Knittelfeld, Judenburg, Unzmarkt (Anschluss Steiermärkische Landesbahnen), Friesach/ Treibach-Althofen, St. Veit a. d. Glan, Klagenfurt, Villach.

Diese Halteorte, insbesondere jene im oberen Murtal sind längerfristig im neuen Taktfahrplan verankert, sodass die gesamte Region Oberes Murtal von den kürzeren Reisezeiten nach Wien und Graz profitiert.

Die Reisezeiten Wien / Graz – Obersteiermark – Kärnten im alten und neuen IC-Taktsystem stellen sich somit wie folgt dar:

○ Wien – Leoben	heute 2h14min	ab 2009 2h02min
○ Wien – Zeltweg (mit Umstieg in Leoben Hbf)	heute 2h42min	ab 2009 2h42min
○ Wien – Judenburg	heute 2h51min	ab 2009 2h36min
○ Wien – Unzmarkt – Murau	heute 3h48min	ab 2009 3h35min
○ Graz – Leoben – Judenburg	heute 1h27min	ab 2009 1h21min
○ Graz – Unzmarkt – Murau	heute 2h24min	ab 2009 2h20min

Frage 1:

Können Sie die Absichten der ÖBB, die Schnellzugpläne für die angeführten Bahnhöfe Zeltweg und Unzmarkt zu ändern, bestätigen?

Antwort:

Wie die ÖBB ausführen, werden die Fernverkehrszüge auf der Relation Wien - Villach - Wien ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 nicht mehr in Zeltweg, wohl aber in Unzmarkt halten, um attraktive Reisezeiten auf der langen Strecke zwischen Wien und Klagenfurt zu erhalten. Bei der Mehrzahl der Fernverkehrszügen zwischen Wien und Klagenfurt bleiben die Züge derzeit in der Steiermark sieben mal stehen, vier mal in Kärnten, zweimal in Wien und einmal in Niederösterreich. Diese sieben Halte sind durch für einen Fernverkehrszug sehr knappe Haltepunkte gekennzeichnet – z.B. zwischen Knittelfeld und Zeltweg liegen nur 7km (7 Minuten Fahrzeit) und zwischen Zeltweg und Judenburg 8km (8 Minuten Fahrzeit). Dies stellt im Vergleich zu anderen Fernverkehrszügen in Österreich (Wien-Salzburg bei 317 km 4 Halte, Wien-Klagenfurt bei 334km 13 Halte) eine äußerst dichte Haltepolitik dar, was schon mehr einem Nahverkehrs- als einem Fernverkehrszug entspricht. Hier sind auch die Menschen, die bereits in den Zügen sitzen und rasch vorwärts kommen wollen, zu berücksichtigen. Der neue Fahrplan geht aber davon aus, dass mit Nahverkehrszügen (REX und R Zügen) zu den größeren Umsteigeknoten zugebracht wird, somit werden die Reisenden aus Zeltweg in Knittelfeld oder Bruck umsteigen können. Bei der Auffassung des IC-Haltes in Zeltweg handelt es sich nicht um eine ersatzlose Streichung, da in Knittelfeld und Judenburg (IC-Knoten) Anschlüsse mit dem attraktiven Regionalbussystem Aichfeld – Murboden bestehen und weiters in Leoben Hbf ein optimaler Nahverkehrsanschluss aus/nach Wien und Graz nach Knittelfeld – Zeltweg – Unzmarkt vorgesehen ist, sodass auch alle Haltestellen des Nahverkehrs in der Region Oberes Murtal von den neuen, kürzeren Reisezeiten profitieren.

In Summe ist somit ein besserer Fernverkehr mit der schon vorhandenen Infrastruktur möglich. Dies ist auch für das Murtal, wie oben die Reisezeitvergleich verdeutlichen, von entscheidender Bedeutung.

Frage 2:

Falls nein, können Sie auch für die Zukunft Streichungen von Haltestellen bei den genannten Bahnhöfen ausschließen?

Antwort:

Mit der Integration des Halteorts Unzmarkt in den PLAN 912 ist die Bedienung des Bahnhofes Unzmarkt durch Fernverkehrszüge – wie mir die ÖBB mitteilen - längerfristig sichergestellt.

Frage 3:

Falls sich oben genannte Absichten der ÖBB bewahrheiten sollten, welche gleichwertigen Alternativen bieten Sie der Bevölkerung an, um weiterhin öffentliche Verkehrsmittel benutzen zu können?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖBB ist in Leoben Hbf ein Nahverkehrsanschluss von/nach Wien bzw. Graz nach Knittelfeld – Zeltweg – Unzmarkt vorgesehen. Dadurch sollen im Sinne eines integrierten Angebotskonzeptes auch alle Haltestellen des Nahverkehrs in der Region Oberes Murtal von den neuen, kürzeren Reisezeiten des Fernverkehrs profitieren. Für Zeltweg bedeutet dies im konkreten unveränderte Reisezeiten von/nach Wien (siehe oben). Darüber hinaus steht für die Feinverteilung in Zeltweg das Regionalbussystem Aichfeld – Murboden, das in Knittelfeld und Judenburg mit dem Fernverkehr verknüpft ist, zur Verfügung.

Frage 4:

Wie stehen Sie zur Attraktivierung des Personen-Nahverkehrs?

Antwort:

Die Attraktivierung des Personen-Nahverkehrs ist mir ein ganz wichtiges Anliegen. Damit wird nicht nur die Mobilität von Menschen ermöglicht oder gesichert, sondern liefert der Personen-Nahverkehr, insbesondere auf der Schiene, auch einen wertvollen Beitrag zur Reduzierung emissionsbedingter Umweltbelastung, wie beispielsweise die folgende Tabelle des Umweltbundesamtes zeigt:

Spezifische CO₂-Emissionen von Verkehrsmitteln bei durchschnittlichen Besetzungsgraden in Gramm pro Personenkilometer:

Verkehrsträger	g CO ₂ /PKM
Bahn	26,6
Bus	40,0
PKW	126,4
Flugzeug	204,5

Quelle: Umweltbundesamt 2008

Die ÖBB teilen mir dazu mit, dass sie in der Steiermark gemeinsam mit dem Land Steiermark bereits in den Jahren 2007 (Obersteirertakt) und 2008 (S-Bahn Steiermark) Mehrverkehre im Ausmaß von über 1,1 Mio. Fahrplankilometern jährlich eingerichtet haben. Die derzeitigen Planungen der ÖBB sehen weitere massive Ausweitungen der Nahverkehrsleistungen im Bundesland Steiermark ab dem Fahrplan 2009 vor.

Frage 5:

Im von der Bundesregierung beschlossenen Klimafonds ist der Ausbau des Personen-Nahverkehrs vorgesehen. Inwiefern stehen die Absichten der ÖBB dazu im Widerspruch?

Antwort:

Wie einleitend und im Speziellen zu Frage 4 ausgeführt, bedeuten die von den ÖBB gesetzten Maßnahmen eine Verbesserung des Angebots im Personen-Nahverkehr und stehen damit völlig im Einklang mit dem von der Bundesregierung beschlossenen Klimafonds.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann