



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 18.110/5-4-95

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

XIX. GP-NR

1501

/AB

1995 -08- 23

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

zu

1456

/J

Dkfm. Dr. Stummvoll und Kollegen vom 23. Juni 1995,

Nr. 1456/J-NR/95, "Attraktivitätssteigerung der Franz Josefs-Bahn"

Zu den Fragen 1 und 6:

"Bekennen Sie sich dazu, daß die Franz Josefs-Bahn Teil des hochrangigen Schienennetzes in Österreich ist und daher auch dem internationalen Verkehr dienen soll?"

Werden Sie sich dafür einsetzen, daß die internationalen Züge nach abgeschlossener Elektrifizierung wiederum auf der Franz Josefs-Bahn geführt werden? Wenn ja, welche Aktivitäten werden Sie setzen? Wenn nein, warum nicht?"

Die Franz Josefs-Bahn Wien FJBf - Gmünd NÖ stellt nach wie vor eine internationale Eisenbahnverbindung dar und ist mit dem tschechischen Eisenbahnnetz über den Grenzübergang Gmünd NÖ/Ceske Velenice in Richtung Prag sowie Budweis - Pilsen verbunden. Der Schwerpunkt der Verkehrsaufgaben liegt jedoch in der regionalen Anbindung des Waldviertels an den Wiener Zentralraum.

Seitens meines Ressorts wird die Franz Josefs-Bahn nicht nur als Teil des hochrangigen österreichischen Eisenbahnnetzes, sondern auch als Bestandteil des internationalen Eisenbahnnetzes betrachtet. Diese Auffassung wird auch von der tschechischen Seite mitgetragen. Deshalb wurde die Franz Josefs-Bahn auch in das am 7. Juni d.J. abgeschlossene Österreichisch-Tschechische Eisenbahn-Kooperationsabkommen aufgenommen.

Im Sinne dieses Abkommens sind beide Seiten bestrebt, im Rahmen einer umfassenden bilateralen Machbarkeitsstudie Ausbaumöglichkeiten für diese internationale Verbindung zu untersuchen.

Als Hochgeschwindigkeitsverbindung wird allerdings gemäß einer trilateralen Vereinbarung

- 2 -

zwischen den betroffenen Verkehrsministern die Strecke Praha - Ceska Trebova - Brno - Breclav/Hohenau - Wien für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik ausgebaut. Diesbezüglich sind auch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen auf dem tschechischen Streckenabschnitt vorgesehen.

Zu Frage 2:

"Warum wird entgegen früheren anderslautenden Zusagen die durch die Elektrifizierung erzielbare Beschleunigung der Züge auf dieser Strecke nicht realisiert?"

Diese Frage fällt in die Kompetenz der zuständigen ÖBB-Organe; die Stellungnahme bringe ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis.

Ich habe jedoch die ÖBB beauftragt, durch Meßfahrten Tulln - Gmünd die Fahrzeitenreserven anlässlich der Elektrifizierung der FJB zu ermitteln.

Zu Frage 3:

"Aus welchen Gründen werden im neuen Fahrplan weniger Züge auf dieser Strecke geführt?"

Die Angebotsplanung des rollenden Betriebes ist ausschließlich Angelegenheit der Organe des Absatzbereiches der ÖBB. Ich erlaube mir auf die angeschlossene Beilage zu verweisen.

Zu Frage 4:

"Wie lassen sich die oben beschriebenen Maßnahmen mit der erfolgten Investition von 1 Mrd. Schilling in die Elektrifizierung vereinbaren?"

Da es Ziel ist, mit der Elektrifizierung auch die Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke zu verbessern, mußte - neben einer Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit - insbesondere die Beschleunigung der Betriebsführung (z.B. die Kreuzungsabwicklung zweier Züge in einem Bahnhof) erreicht werden. Auch die Betriebssicherheit war durch den Einbau von Gleisfreimeldeanlagen zu erhöhen.

Die Modernisierung des Streckenabschnittes Sigmundsherberg - Gmünd hatte auch Auswirkungen auf die bestehenden, überalterten mechanischen Stellwerke der einzelnen Bahnhöfe sowie auf die Sicherung zahlreicher, zum Teil ohne technischen Kreuzungsschutz ausgerüsteten schienengleichen Eisenbahnkreuzungen. Die erforderlichen Bahnhofsumbauten (Schaffung

- 3 -

längerer Bahnhofsgleise, Errichtung von Mittelbahnsteigen, Beseitigung von Langsamfahrstellen, Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit etc.) hatten auch bei den Stellwerken umfangreiche Änderungen der sicherungstechnischen Außenanlagen zur Folge. So mußten unter anderem Standorte von Signalen zur Erreichung eines Mindestabstandes von Hochspannung führenden Teilen bzw. die Situierung von Weichenantrieben geändert werden.

Sämtliche Änderungen bzw. Anforderungen führten letztlich - im Hinblick auf wirtschaftliche Lösungen - zur Errichtung von modernen elektronischen Mittelstellwerken in den Bahnhöfen Hötzelstdorf-Geras, Irnfritz, Göpfritz, Allentsteig, Schwarzenau, Vitis und Pürbach-Schrems (Ersatz der bisherigen aus einem Befehlswerk in der Fahrdienstleitung und meist zwei hievon abhängigen Wärterstellwerken bestehenden mechanischen Sicherungsanlagen). Darüberhinaus erfolgte der Neubau der Selbstblockstelle Sigmundsherberg 1, sowie die Umwandlung der Blockstellen Hötzelstdorf-Geras 1 und Irnfritz 1 in automatische Selbstblockstellen.

Da mit der Errichtung von elektronischen Mittelstellwerken auch die Rationalisierungsmöglichkeit der Fernsteuerung dieser Anlagen gegeben ist, haben die ÖBB alle Maßnahmen gesetzt, um im Bahnhof Schwarzenau eine Fernsteuerzentrale installieren zu können. Von dieser Zentrale aus kann die gesamte Betriebsführung der Strecke Sigmundsherberg - Gmünd erfolgen.

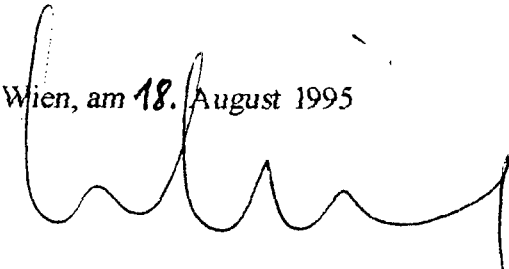
Die vorgenannten infrastrukturellen Maßnahmen brachten eine Personaleinsparung, die nach Einführung der Fernsteuerzentrale im Bf Schwarzenau über 50 Dienstposten betreffen wird.

Zu Frage 5:

"Wurde der tschechischen Republik gemäß der in einem öffentlichen Gespräch erfolgten Zusage des Verkehrsministers angeboten, das noch ausstehende Verkehrsstück in Tschechien mitzufinanzieren? Wenn ja, warum wurde bis jetzt die Fertigstellung dieses Teilstückes nicht in Angriff genommen? Wenn ein, warum nicht?"

Eine Mitfinanzierung der Elektrifizierung des noch ausstehenden Verkehrsstückes in Tschechien wurde von mir nicht zugesagt. Ich habe lediglich betont, daß sich Österreich für eine Förderung dieses Projektes aus EU-Mitteln verwenden wird.

Wien, am 18. August 1995



## **Stellungnahme der ÖBB zur parl. Anfrage Nr. 1456/J-NR/1995**

### **Zu Punkt 2**

Die durch die Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn geschaffenen Möglichkeiten zur Fahrzeitenkürzung wurden bei der Fahrplanerstellung unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Gegebenheiten der nach wie vor eingleisigen Strecke (Kreuzungszwänge) optimal ausgeschöpft. Der neue Fahrplan wurde im Einvernehmen mit Vertretern des Oberen Waldviertels konzipiert und bestmöglich auf die Wünsche der Region abgestimmt. Dabei werden Beschleunigungen im Eilzugtaktverkehr zwischen Wien und Gmünd im Ausmaß von 11 bis 22 Minuten erreicht. Insbesondere für den Berufsfahrerverkehr von Wien nach Gmünd werden neue attraktive Schnellverbindungen mit einer Gesamtreisedauer von nur rd. 2 Stunden angeboten. Weitere Fahrzeitkürzungen wären nur durch Auflassung der über Wunsch der Region eingerichteten Aufenthalte im Abschnitt Sigmundsherberg - Gmünd erzielbar.

Die geforderte Fahrzeit von 1 Stunde 40 Minuten könnte jedoch selbst bei optimalen betrieblichen Verhältnissen und aufenthaltsloser Führung zwischen Heiligenstadt und Gmünd nicht erreicht werden.

### **Zu Punkt 3**

Zur Erzielung einer wirtschaftlichen Betriebsführung wurden bereits 1994 fünf kaum in Anspruch genommene Haltestellen im Abschnitt Gmünd - Sigmundsherberg aufgelassen. Ab 24. September 1995 werden auf Wunsch der Region die Takteilzüge Wien - Gmünd in diesem Abschnitt mit Aufenthalten in allen verbleibenden Bahnhöfen und Haltestellen versehen. Damit wird die Verkehrsbedienung dieses Streckenabschnittes wesentlich verbessert. Die Beibehaltung der zusätzlich zum Eilzugtakt verkehrenden schwach frequentierten Regionalzüge im Oberen Waldviertel, deren Hauptaufgabe in der Bedienung dieser Haltestellen lag, wäre somit wirtschaftlich nicht vertretbar. Es darf jedoch auf die gemäß BB-Gesetz 1992 bestehende Möglichkeit hingewiesen werden, zusätzliche Leistungen bei den ÖBB zu bestellen und bezahlen.