



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/20-1-1981

II-2714 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

1208 IAB

1981 -07- 17

zu 1213 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Vetter und Genossen, Nr.
1213/J-NR/1981 vom 1981 05 19, "Ver-
besserungen beim Personen- und Güter-
verkehr auf der Franz-Josefs-Bahn"

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Der Motiventeil der Anfrage nimmt Bezug auf Verbesserungsvorschläge, die in einem von der Bezirksjahreskonferenz der SPÖ Gmünd am 23.3.1981 beschlossenen Antrag enthalten sind. Die Anfrage schließt daran eine Reihe von Fragen über Maßnahmen der ÖBB an. Wie der nachfolgenden Anfragebeantwortung entnommen werden kann, ist ein Großteil der in Rede stehenden Verbesserungsvorschläge schon verwirklicht oder im Ausbauprogramm der ÖBB enthalten. Eine schrittweise Verwirklichung derartiger Verbesserungen wird mit Bedacht auf bestehende Verkehrsbedürfnisse und wirtschaftliche Gegebenheiten erfolgen.

Zu 1 und 2

Der Ausbau der Vollelektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn ist im laufenden Elektrifizierungsprogramm der ÖBB vorgesehen.

Wenn keine unvorhergesehenen Umstände eintreten, wird die elektrische Betriebsführung auf dem Streckenabschnitt Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg zum Winterfahrplan 1984 aufgenommen. In den darauf folgenden Jahren wird die Reststrecke elektrifiziert, wobei zunächst der Ausbau der Fernmelde- und Sicherungsanlagen und daran anschließend in den Jahren 1988 bis 1991 die eigentlichen Fahrleitungsarbeiten erfolgen werden.

Zu 3

Aufgrund der von den ÖBB im Jahre 1976 aufgestellten Pläne über die auf Hauptbahnen anzustrebenden Streckenhöchstgeschwindigkeiten wurde u.a. auch die Franz-Josefs-Bahn für eine höhere Geschwindigkeit vorbereitet. Dadurch wird im wesentlichen eine Anhebung der Geschwindigkeit von 100 auf 120 km/h im Abschnitt St. Andrä-Wördern - Limberg-Maissau ermöglicht.

Der restliche Streckenbereich wurde seinerzeit im Zuge der Abtragung des zweiten Streckengleises unter Ausnutzung des vorhandenen Unterbaues anlagemäßig so verbessert, daß eine Geschwindigkeit von 100 km/h ermöglicht wurde. Eine weitere Anhebung der Geschwindigkeit kommt ohne kostspielige und umfangreiche Linienbegradigungen nicht mehr in Frage.

Mit einer Fahrzeitverkürzung aufgrund der möglichen höheren Geschwindigkeiten kann voraussichtlich mit Sommerfahrplan 1982 gerechnet werden.

Zu 4

Neben den Großbauvorhaben von Zugbilde- und Verschubbahnhöfen der ÖBB bildet die Modernisierung des Fahrparks einen wesentlichen Investitionsschwerpunkt. Bei den ÖBB ist bereits seit geraumer Zeit ein umfassendes Ersatzprogramm für Waggons älterer Bauart im Gange. Um einen den Erwartungen der Bahnreisenden in den 80er-Jahren entsprechenden Reisekomfort zu bieten, werden im Rahmen des laufenden Wagenbeschaffungsprogramms 600 moderne vierachsige Reisezugwagen angeschafft.

Als einen der ersten Schritte im Rahmen dieses Programmes wurde damit begonnen, die zweiachsigen Reisezugwagen auf der Franz-Josefs-Bahn durch vierachsige zu ersetzen. Von Juni 1979 bis Juni 1981 wurde die im Franz-Josefs-Bahnhof stationierte Zahl von vierachsigen Personenwagen von 51 auf 79 erhöht. 15 davon sind Wagen der modernen Bauart "Schlieren". Im gleichen Zeitraum wurde der Stand von zweiachsigen Personenwagen von 108 auf 89 vermindert. Durch die vermehrte Zuweisung vierachsiger Personenwagen konnte der Zugsverkehr auf der Strecke Wien Franz-Josefs-Bahnhof - Gmünd jedoch bereits zur Gänze auf den Betrieb mit vierachsigen Reisezugwagen umgestellt werden.

Voraussichtlich in den Jahren 1982/83 werden zusätzlich zum laufenden Austausch von zweiachsigen durch vierachsige Personenwagen die älteren vierachsigen Reisezugwagen teilweise durch solche der modernen vierachsigen Bauart "Schlieren" ersetzt.

Zu 5 und 6

Zur bedarfsgerechten Gestaltung des Fahrplanes finden jährlich Absprachen mit den Interessenvertretungen im Rahmen der Kammer für Arbeiter und Angestellte statt, bei welchen die Wünsche größerer Betriebe, Schulen und dergleichen nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Aufgrund dieser Verhandlungen bzw. anderer Anregungen, wie der Gemeinden, konnten in den vergangenen Jahren einige wesentliche Verbesserungen des Verkehrsangebotes erreicht werden, wie z.B. die Einrichtung des neuen Eilzuges E 673 Gmünd - Wien Franz-Josefs-Bahnhof, die Führung des Eilzuges E 677 bereits ab Gmünd, die Einrichtung zusätzlicher Aufenthalte usw.

Weitere Verbesserungen in der Fahrplangestaltung durch Fahrzeitverkürzungen werden - soweit dies die jeweiligen Betriebsverhältnisse erlauben - die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeiten und die Vollelektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn ermöglichen.

Was die angeregte Verkehrsausweitung anlangt, läßt die regelmäßige Beobachtung des Verkehrsaufkommens durch die ÖBB derzeit keinen ausreichenden Bedarf nach solchen neuen Verbindungen erkennen. Sollte sich bei den laufenden Frequenzanalysen die Notwendigkeit einer Verkehrsausweitung zeigen, wird im Rahmen des Möglichen versucht werden, einem zusätzlichen Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen.

In die Beurteilung des Verkehrsangebotes muß aber auch die Kraftfahrlinienbedienung miteinbezogen werden.

Zu 7

Eine derartige Maßnahme muß im Zusammenhang mit der in Diskussion befindlichen Nebenbahnfrage gesehen werden.

Die Österreichische Raumordnungskonferenz hat in ihrem Gutachten zu dieser Frage auch Entscheidungskriterien empfohlen, die nicht nur in den Verantwortungsbereich des Bundes, sondern auch in jenen anderer Gebietskörperschaften fallen. Ich habe mich daher auch an den Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich gewendet, um zu klären, wie weit seitens des Landes ein Interesse an der Weiterführung betriebswirtschaftlich nicht mehr erhaltungswürdiger Nebenbahnen vorliegt und ob bzw. in welchem Ausmaß die Bereitschaft besteht, für eine Weiterführung entsprechende Zuschüsse zu leisten.

Die Realisierbarkeit neuer Verbindungen sowie die Frage, welche Betriebsmittel eingesetzt werden sollen, wird daher nur im Zusammenhang mit der "Nebenbahnfrage" beurteilt werden können.

Zu 8

Die ÖBB fördern bereits seit dem Jahre 1971 die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender Anschlußbahnen. Seit dem Jahre 1978 erstreckt sich dies auch auf Erhaltungsarbeiten an Anschlußbahnen. Darüber hinaus ermöglichen die ÖBB die gleismäßige Erschließung von Industriezonen und wirtschaftlichen Ballungs-

räumen durch die Errichtung von Stammgleisanlagen, von denen wiederum Anschlußbahnen in die einzelnen Werke verlegt werden. Bis 1980 haben die ÖBB für diese Förderungsmaßnahmen 147,2 Mio S aufgewendet, für 1981 sind 50 Mio vorgesehen.

Die Errichtung von Laderampen wurde ebenfalls schon bisher in Einzelfällen und wird seit Beginn des laufenden Jahres verstärkt unterstützt. Im Interesse der Neugewinnung von Transportsubstrat für die Schiene hängt dabei die Höhe der Förderung vom Umfang des zu erwartenden Wagenaufkommens im Schienenverkehr ab.

Sollte die Verkehrsbedienung einer Anschlußbahn nur über eine der in Diskussion stehenden Nebenbahnen erfolgen können, kann jedoch die Errichtung bzw. Förderung einer Anschlußbahn nicht losgelöst von der Gesamtbeurteilung der betreffenden Nebenbahn erfolgen.

Zu 9

Die ÖBB erstellen ihre Tarife unabhängig von der Auslastung und somit von der Rentabilität einer Strecke nach dem Grundsatz der Tarifgleichheit "im Raum".

Manche andere Bahnen dagegen, wie zum Beispiel die Französischen Eisenbahnen, beziehen auch die Rentabilität der Strecken in die Kalkulation ihrer allgemeinen Tarife ein, damit auch bei der Beförderung auf Nebenstrecken ein betriebswirtschaftlich angemessenes Ergebnis erzielt werden kann.

Die ÖBB fördern schon alleine durch den erwähnten Tarifgrundsatz strukturell und geographisch benachteiligte Gebiete zu Lasten des eigenen Betriebsergebnisses. Überdies gewähren die ÖBB im Güterverkehr vielfache Ermäßigungen.

Wien, 1981 07 13
Der Bundesminister

Charmy