



II-10772 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/9-4/90

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Mag. Haupt und Genossen vom 21. Feber 1990,

Zl. 5000/J-NR/90 betreffend "Veränderungen  
im Osten - Neukonzeption der österreichischen  
Verkehrspolitik

**4954 IAB**

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

**1990-04-23**

zu **5000 IJ**

Zum Allgemeinen:

Der Neubau der Strecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag mit Semmeringbasistunnel (Gesamtkosten rd. 3,6 Mrd S) stellt eines der wichtigsten Vorhaben im Zuge des Hochleistungs-konzeptes "Neue Bahn" dar.

Die Vorteile, die sich aus der Verwirklichung des Großbauvor-habens ergeben, sind neben wesentlichen Fahrzeitverkürzungen (ca. 30 Minuten) vor allem entscheidende Betriebskostenein-sparungen sowie betriebliche Vereinfachungen im Reise- und Güterverkehr.

Diese liegen insbesondere im Entfall des Vorspannbetriebes für Güterzüge, in der Verringerung des Energieverbrauches, im Wegfall der aufwendigen Erhaltungsarbeiten sowie in Per-sonaleinsparungen.

Durch die Realisierung des Semmeringprojektes werden die ÖBB aus Kosteneinsparungen und Mehreinnahmen ein Plus von voraussichtlich rd. 135 Mio. S jährlich erwirtschaften.

- 2 -

Untersuchungen haben darüber hinaus ergeben, daß die Südbahnstrecke zusätzlichen Transitverkehr aus der CSFR nach Italien wird aufnehmen müssen. Durch die Neubaustrecke wird es auch möglich sein, alle Formen des Kombinierten Verkehrs (z.B. auch Rollende Landstraßen) auf der Südbahn einzusetzen. Dies spricht ebenfalls für einen raschen Ausbau der Semmeringstrecke.

Was nun die Verbindungen nach Osten insbesondere nach Prag angeht, so sind in dieser Relation mit den internationalen Schnellzügen D 374 - 375 "Vindobona" und D 274 - 275 "Smetana" zwei Direktverbindungen eingerichtet. Die Reisedauer zwischen Wien und Prag beträgt beispielsweise beim Zugpaar "Vindobona" 5 Std. 41 Minuten (D 374) bzw. 5 Std. 45 Minuten (D 375).

Zu Frage 1:

"Welche Schritte beabsichtigen Sie, um eine adequate Neukonzeption der österreichischen Verkehrspolitik angesichts der Umwälzungen in den östlichen Nachbarstaaten Österreichs in Angriff zu nehmen?"

Mein Ressort und die ÖBB haben auf die "Ostöffnung" spontan reagiert und in enger Zusammenarbeit mit den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD) eine Reihe kurzfristiger Sofortmaßnahmen und langfristiger Fahrplanverbesserungen vereinbart bzw. bereits realisiert. Parallel dazu wurden die bereits eingeleiteten Verhandlungen mit den Ungarischen Staatsbahnen (MAV) über den Ausbau der Bahnverbindungen nach Budapest im Hinblick auf die Weltausstellung 1995 (EXPO) zügig weitergeführt.

Das Ostkonzept sieht neben kurzfristigen Maßnahmen den Ausbau der Bahnlinien nach Osten bzw. Norden als logische Fortsetzung des Stammnetzes und der Projekte der "Neuen Bahn" vor.

- 3 -

Aufbauend auf dem Ostkonzept der ÖBB wurde ein Sofortmaßnahmenprogramm ausgearbeitet, dem folgende Prämissen zu grunde liegen:

- Die Maßnahmen für die Ostrelationen sind nicht gegen andere Projekte des angelaufenen Gesamtprogrammes "Neue Bahn" austauschbar, sondern als Ergänzung zu sehen.
- In grenzüberschreitender Kooperation wird das künftige Hauptstreckennetz in die CSR bzw. nach Ungarn festgelegt. Daraus werden – analog zum "Brenner Modell" – die einzelnen Ausbauschritte auf den Verkehrsachsen zeitgerecht vertraglich fixiert. Der Abschluß eines Ressortübereinkommens mit Ungarn ist schon in den nächsten Monaten vorgesehen.
- Für die Ostverkehr-Infrastrukturmaßnahmen ist in den nächsten Jahren eine Gesamtinvestitionssumme von rund 4,5 Mrd. S notwendig. Für die noch heuer realisierbaren Projekte habe ich dem Finanzminister Vorschläge für eine zusätzliche Finanzierung in der Höhe von rund 500 Mio S vorgelegt.
- Die Bahnen werden einander bei der Realisierung der Ausbauvorhaben Hilfestellung geben, wobei auch die Möglichkeit von Joint Ventures genutzt werden sollen.
- Im Reiseverkehr werden durch mein Ressort beachtliche Fahrzeitverkürzungen durch die Reduzierung der Grenzaufenthalte in Zusammenarbeit mit den Zollbehörden angestrebt. Schnellere Städteverbindungen und funktionierende Nahverkehre zum Teil im kombinierten Bahn/Bus-Verkehr unter Einbeziehung der Verkehrsverbünde sind Hoffnungsbereiche im Ostverkehr der Bahn.

- 4 -

- Neben attraktiven Zugverbindungen wurden von den Österreichischen Bundesbahnen und den Tschechoslowakischen Staatsbahnen Sondertarife für die neu eingerichteten Zugverbindungen (rund 40 Prozent Ermäßigung) als zusätzlicher Anreiz für die Bahnbenutzung vereinbart, die ab 1. April 1990 angeboten werden.

Zu Frage 2:

"Werden Sie in Gesprächen mit den damit befaßten Stellen der Tschechoslowakei eintreten, um eine Beschleunigung der Zugsverbindungen zwischen Wien - Prag bzw. Wien - Preßburg zu ermöglichen?"

Zur Attraktivierung der Verkehrsabwicklung auf der Franz-Josefs-Bahn - insbesondere im Hinblick auf die geänderten politischen Verhältnisse in der ČSFR - ist die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Sigmundsherberg - Gmünd NÖ vorgesehen.

Das Gesamtinvestitionserfordernis für dieses Projekt beträgt 900 Mio. S.

Mitte 1990 wird mit der Detailplanung und den Bauarbeiten für die Elektrifizierung (Spatenstich am 1. Juni 1990) begonnen.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Anschlußstrecke Ceske Velenice - Veseli nad Luznici (-Prag) zu einer Hauptverbindung genießt bei den CSD erste Priorität und wird beschleunigt angestrebt.

Mit Beginn des Fahrplanes 1990/91 am 27. Mai 1990 werden zwischen Gmünd NÖ und Ceske Velenice vier neue Anschlußzüge eingerichtet. Weitere Nahverkehrszüge können je nach Markt-nachfrage installiert werden.

Mittelfristig ist der Verkehr von Städteschnellzügen von Wien nach Prag mit einer Fahrzeit von dreieinhalb bis vier Stunden geplant.

- 5 -

Weitere Verbesserungen bzw. Beschleunigungen hängen von den Vereinbarungen ab, die mit den CSD noch abzuschließen sind.

Für die Verbindung zwischen Wien und Bratislava (Preßburg) bieten sich als Alternative die Strecken

- Wien - Marchegg - Bratislava
- Wien - Wolfsthal(-Bratislava) und
- Wien - Parndorf-Kittsee(-Bratislava)  
an.

#### Strecke Wien - Marchegg - Bratislava

Diese Strecke ist auf tschechoslowakischen Gebiet so überlastet, daß sie nur mehr wenige zusätzliche Züge aufnehmen kann. Diese Route wird deshalb künftig vorrangig für die Fortsetzung des im Dezember 1989 begonnenen Reisezugprogrammes genutzt.

Seit Mitte Dezember 1989 bieten die ÖBB zusätzlich 4 neue Schnellzüge Wien - Bratislava - Wien über Marchegg an. Mit Fahrplan 1990/91 (Beginn 27. Mai 1990) werden diese Züge bis zu 33 Minuten beschleunigt, wobei die kürzeste Fahrzeit zwischen Wien und Bratislava 1 Std. 36 Minuten betragen wird. Mittelfristig ist auf dieser Verbindung eine Fahrzeit von 1 Stunde vorgesehen.

#### Strecke Wien - Wolfsthal (-Bratislava)

Die Strecke Wien - Flughafen Wien-Schwechat - Wolfsthal (die ehemalige Preßburgerbahn) ist derzeit aus technischen Gründen sowohl für die Einrichtung von Städteschnellverbindungen als auch für eine Gütertransitstrecke nicht geeignet. Selbst bei einer durchgehenden Verbindung nach Bratislava über Wolfsthal hätte diese Strecke nach wie vor nur regionale Bedeutung.

Als 1. Stufe zur bestehenden Nahverkehrsfunktion ist daher die umgehende Aufnahme von Verhandlungen mit den zuständigen slowakischen Stellen vorgesehen, um durch die Schaffung

- 6 -

kombinierter Bahn/Bus-Verbindungen eine rasche Anbindung der Grenzorte an das slowakische Busnetz zu erreichen. Eine Einbeziehung dieser Relation in den Verkehrsverbund-Ostregion würde die Attraktivität der Verbindung steigern. Darüber hinaus werden das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die Planungsgemeinschaft Ost eine Studie über die Verlängerung dieser Strecke in Auftrag geben.

Strecke Wien - Parndorf - Kittsee (-Bratislava)

Die österreichische Seite forciert aus planerischen und betriebstechnischen Gründen diese Verbindung als zukünftigen Hauptverkehrsweg nach Bratislava. Nach Sanierung der bisher nur für den Güterverkehr genützten Strecke Parndorf - Kittsee, der Fertigstellung einer max. 2,5 km langen Neubau-Strecke zwischen Kittsee und der Staatsgrenze sowie der entsprechenden Anschlußstrecke auf slowakischem Gebiet könnte bereits im kommenden Jahr der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr aufgenommen werden.

Während bei den ÖBB die Detailplanungen bereits angelaufen sind, ist in weiteren Gesprächen mit den CSD und der Stadt Bratislava die genaue Streckenführung und die Anbindung des Bahnhofes Bratislava-Petrzalka noch abzuklären.

Die Fahrzeit der Städteverbindung zwischen Wien und Bratislava würde über diese Strecke rund 1 Stunde betragen.

Zur endgültigen Festlegung leistungsfähiger Bahnverbindungen zwischen Wien und Bratislava wurde von den Tschechoslowakischen Staatsbahnen und den Österreichischen Bundesbahnen eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die alle Möglichkeiten hinsichtlich Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit sowie betrieblicher Vor- und Nachteile untersuchen wird.

Zu Frage 3:

"Beabsichtigen Sie durch die Nebenbahnverordnung stillgelegte Nebenbahnen wieder zu reaktivieren?"

a) Wenn ja, um welche handelt es sich?"

- 7 -

Mit Verordnung der Bundesregierung vom 7. Februar 1989 wurde die Nebenbahnverordnung vom 2. Juni 1987 (BGBl. Nr. 274/87) geändert.

Dabei wurden die Österr. Bundesbahnen beauftragt, einige Nebenbahnstrecken bzw. -streckenteile, für die ein Leistungsauftrag bis 31. Dezember 1988 vorgesehen war, weiterzuführen.

Auf den Nebenbahnstreckenteilen Gaweinstal - Groß Schweinbarth und Staatsgrenze nächst Deutschkreutz - Lackenbach wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen und ein Leistungsauftrag bis 31.12.1991 erteilt.

Wien, am 20. April 1990

Der Bundesminister

R. Krescic