



II-2090 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. 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) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/29-4-91

777/AB

1991-05-17

zu 728/1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Vetter und Kollegen vom 18. 3. 1991,
 Zl. 728/J-NR/1991 "Regionalanliegen Nr. 17
 Ausbau der Franz-Josefs-Bahn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"Ist seitens der ÖBB bzw. des Bundesministeriums für
 öffentliche Wirtschaft und Verkehr beabsichtigt, die tradi-
 tionsreiche Franz-Josefs-Bahn als Hochleistungsstrecke auszu-
 bauen?

Wenn ja, in welchem Zeitraum soll der Ausbau erfolgen?

Wenn nein, warum nicht?"

Da die Achse Berlin - Prag - Wien - Budapest längerfristig an
 Bedeutung gewinnen wird, wurden entsprechende Untersuchungen
 in Auftrag gegeben.

Im Rahmen der im Bereich der Planungsgemeinschaft Ost (PGO)
 vergebenen Studien wurde die Bahnachse Wien-Prag hin-
 sichtlich Zustand, laufende Ausbauvorhaben und Ausbau-
 möglichkeiten eingehend untersucht. Die Problematik liegt
 eindeutig in den zu erwartenden Ausbauprioritäten und in der
 Realisierungswahrscheinlichkeit großzügiger Neubaumaßnahmen
 der CSFR.

- 2 -

Was den Ausbau zu einer Hochleistungsstrecke anlangt, verlangt das Hochleistungsstreckengesetz neben dem Kriterium der "besonderen Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen..." zusätzlich die Voraussetzung, "daß zur Optimierung der Verkehrsbedienung umfangreiche Baumaßnahmen" anstehen. Im Hinblick darauf wird sich die Frage der Erklärung zur Hochleistungsstrecke erst nach Abschluß der laufenden Auswertungen und Gespräche beantworten lassen.

Zu Frage 4:

"Bis wann ist die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Sigmundsherberg-Gmünd nach C.Velenice-Vesely geplant?"

Mit der Elektrifizierung bzw. dem Ausbau des Streckenabschnittes Siegmundsherberg - Gmünd NÖ (Investitionsvolumen rd. 900 Mio S) wurde bereits 1990 begonnen.

Die Vorhaben werden nach Maßgabe der budgetären Mittel und des Bedarfes realisiert, wobei als Fertigstellungstermin der Herbst 1995 vorgesehen ist.

Hinsichtlich einer allfälligen Elektrifizierung des anschließenden Streckenabschnittes im Bereich der Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD) kann derzeit jedoch keine endgültige terminliche Festlegung getroffen werden.

Seitens der CSD wurde vorerst ein Zeithorizont bis zum Jahr 1996 in Aussicht gestellt.

Die ÖBB sind selbstverständlich bemüht, im Rahmen von laufenden Verhandlungen mit den CSD eine optimale grenzüberschreitende Koordination dieser Infrastrukturmaßnahmen sicherzustellen.

- 3 -

Zu Frage 5:

"Wie hoch ist derzeit die Auslastung der Franz-Josefs-Bahn?"

Im Jahresdurchschnitt 1991 (einschließlich NAT 91) beträgt die Auslastung im Abschnitt Wien Franz-Josefs-Bahnhof - Tulln bei einer Betriebszeit von 0.00 bis 24.00 Uhr 62 % und im Abschnitt Tulln - Sigmundsherberg bei einer Betriebszeit von 3.00 bis 22.00 Uhr 97 %; im Streckenabschnitt Sigmundsherberg - Gmünd NÖ ist die Franz-Josefs-Bahn innerhalb der Betriebszeit von 4.00 - 22.00 Uhr ausgelastet.

Bei Aufhebung der Nachtsperre würden jedoch wieder freie Kapazitäten entstehen.

Zu den Fragen 6, 7 und 8:

"Ist die Erweiterung der Streckenkapazität durch einen selektiven zweigleisigen Ausbau geplant?"

Wenn ja zu Frage 6, durch welche Maßnahmen?

Wenn ja zu Frage 6, in welchem Zeitraum?"

Eine Erweiterung der Streckenkapazität durch zweigleisigen Ausbau ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht vorgesehen.

Zu den Fragen 9, 10 und 11:

"Das ÖIR hat ein Ausbaukonzept für den selektiven zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn vorgelegt. Ist seitens der ÖBB bzw. des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgesehen, daß dieses Ausbaukonzept realisiert wird?"

Wenn ja, in welchem Zeitraum?

Wenn nein zu Frage 9, warum nicht?"

Die ÖBB haben in meinem Auftrag eine bilaterale Expertengruppe mit der Untersuchung der Möglichkeiten einer neuen Eisenbahnachse Berlin - Prag - Wien - Bratislava - Budapest betraut. Inhalte und Vorgangsweise für die gemeinsame Mach-

- 4 -

barkeitsstudie Wien - Prag wurden am 22. Februar 1991 festgelegt. Es sind folgende Varianten im Gespräch:

- * Wien - Linz - Summerau - Horni Dvoriste - Prag
- * Wien - St.Pölten - Gmünd - Ceske Velenice - Prag und
- * Wien - Gmünd (diese Linie verfolgt die heutige Franz-Josefs-Bahn) - Ceske Velenice - Prag.

Zu den Fragen 12, 13 und 14:

"Wird es im Rahmen der Einführung des NAT 1991 zu einer Verkürzung der Reisezeiten Wien-Prag kommen?"

Wenn ja zu Frage 12, in welchem Ausmaß?

Wenn nein zu Frage 12, bis wann ist mit angemessenen Reisezeitverkürzungen auf der Strecke Wien-Prag zu rechnen?"

Mit Einrichtung des "Neuen Austrotaktes NAT 91" (ab 2.Juni 1991) werden die internationalen Reisezüge in der Relation Wien - Gmünd - Prag spürbar beschleunigt.

Die Fahrzeiten des Schnellzugpaars D 374-375 "Vindobona" sind künftig zwischen Wien und Prag um 17 Minuten, zwischen Prag und Wien um 19 Minuten kürzer.

Das Schnellzugpaar D 274-275 "Smetana" wird in der Relation Wien - Prag sogar um 34 Minuten je Fahrtrichtung beschleunigt.

Zu Frage 15:

"Bis wann wird das rollende Material auf der Franz-Josefs-Strecke auf den EC/IC-Standard gebracht?"

Die internationalen Züge der Franz-Josefs-Bahn werden im Hinblick auf die technischen Erfordernisse der Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD) und der Deutschen Reichsbahn (DR) mit Wagenmaterial dieser Bahnverwaltungen geführt.

- 5 -

Im innerösterreichischen Verkehr sind die ÖBB bestrebt, im Rahmen des Wagenbeschaffungsprogrammes auch auf der Franz-Josefs-Bahn (Abschnitt Wien FJB - Sigmundsherberg) vermehrt Reisezugwagen der "Neuen Generation" einzusetzen. Eine Weiterführung dieser Wagen im nichtelektrifizierten Streckenteil bis Gmünd ist aufgrund des spezifischen Aufbaues der Stromversorgungsanlage (dauernde Stromzufuhr vom Triebfahrzeug erforderlich) derzeit nur in Ausnahmefällen möglich.

Zu Frage 16:

"Welche Verdichtung des Fahrplanes ist mit Einführung des NAT 1991 auf der Franz-Josefs-Bahn vorgesehen?"

Mit Inkrafttreten des "Neuen Austrotaktes NAT 91" wird auf der Franz-Josefs-Bahn ein kundenfreundlicher 2-Stunden-Eilzugtakt Wien FJB - Gmünd NÖ - Wien FJB, alternierend mit einem beschleunigten 2-Stunden-Regionalzugtakt Wien Nord - Gmünd NÖ - Wien Nord, eingerichtet.

Weiters wird das Angebot im internationalen Verkehr in der Relation Wien - Prag - Wien über Gmünd von derzeit 3 auf insgesamt 4 Zugpaare erweitert. Zusätzlich wird zwischen Gmünd und Prag ein fünftes Zugpaar (D 272-273 "Regent") als Tagesrandverbindung installiert.

Zu Frage 17:

"Welche Attraktivierungsmaßnahmen sind für die Nebenbahnen im Waldviertel bereits durchgeführt worden?"

Von den ÖBB wurden auf den gemeinwirtschaftlichen Regionalbahnen des Waldviertels umfangreiche Attraktivierungsmaßnahmen durchgeführt:

Strecke Sigmundsherberg - Hadersdorf am Kamp

- Einsatz von 4 modernen Nebenbahntriebwagen der Baureihe VT 5047
- Installierung eines rationellen Zugleitbetriebes mit Funk

- 6 -

- Errichtung einer zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeit für Züge im Bf Plank am Kamp
- Errichtung von bedarfsgerechten Haltestellen
- Sanierung der Verkehrsstellen

Strecke Zwettl - Schwarzenau - Waidhofen a.d. Thaya

- Einsatz von 2 modernen Nebenbahntriebwagen der Baureihe VT 5090
- Fahrplanverbesserungen

Strecke Gmünd NÖ - Groß Gerungs

- Einsatz von 2 neuen Schmalspurtriebwagen der Baureihe VT 5090
- Fahrplanverbesserungen
- Maßnahmen auf dem Tarifsektor ("Waldviertelticket")
- verstärkte Werbemaßnahmen

Zu Frage 18:

"Mit welchem Erfolg wurden diese Verbesserungs- und Attraktivierungsmaßnahmen durchgeführt?"

Die von den ÖBB im Kamptal sowie im Streckenabschnitt Schwarzenau - Waidhofen a.d. Thaya im Reiseverkehr gesetzten Attraktivierungsmaßnahmen sind als erfolgreich zu bezeichnen.

Hingegen hat die Inanspruchnahme der Reiseverkehrsangebote im Streckenabschnitt Schwarzenau - Zwettl die erhofften Erwartungen bei weitem nicht erfüllt.

Auf der Schmalspurstrecke Gmünd NÖ - Groß Gerungs weisen der Ausflugs- und Wochenendverkehr eine erfolgreiche Bilanz aus. Die Frequenzen im Regelpersonenverkehr konnten ebenfalls gesteigert werden, wobei - im Hinblick auf die getätigten Attraktivierungen - der gewünschte Erfolg jedoch ausblieb.

Besonders nachteilig wirken sich für diese Strecke die hohen Betriebskosten des Reiseverkehrs (im Jahr 1989 27 Mio S trotz Rationalisierungsmaßnahmen) aus.

- 7 -

Zu Frage 19:

"Welche weiteren Verbesserungs- und Attraktivierungsmaßnahmen für die Waldviertler Nebenbahnen sind in den kommenden Jahren geplant?"

Von Seiten der ÖBB sind vorerst - Fahrplananpassungen ausgenommen - keine weiteren Attraktivierungsmaßnahmen vorgesehen. Die Sanierung der Anlagen, die Beseitigung von Langsamfahrstellen und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit wären als vorzunehmende Verbesserungen in den nächsten Jahren zu nennen.

Zu Frage 20:

"Im Rahmen eines geplanten integrierten Taktfahrplanes für alle öffentlichen Verkehrsmittel ab dem Jahr 2001 wird die Frage der Tarifbildung eine wesentliche Rolle spielen. Werden Sie dafür sorgen, daß die Fragen der Tarifbildung in einem integrierten öffentlichen Verkehrsnetz besonders im Rahmen des geplanten Gesamtverkehrskonzeptes behandelt werden?"

Im Rahmen des mit 1.1.1991 eingerichteten "Verkehrsverbundes Waldviertel (WVV)" konnte das Tarifangebot des Kraftfahrlinienverkehrs durch eine deutliche Verbilligung (30 - 50 %) sowie durch Einführung von Kfl-Monats- und Kfl-Jahreskarten wesentlich attraktiviert werden. Derzeit wird an der vollen Einbindung der Schiene in den WVV gearbeitet.

Nach der Verwirklichung der Einnahmenpoolung innerhalb des WVV (angestrebt ab 1994) wird es möglich sein, für das gesamte Verkehrsnetz im Rahmen des WVV ein bedarfsgerechtes Tarifsystem unter Einbeziehung der Schiene anzubieten.

Wien, am 15. Mai 1991

Der Bundesminister

