



II-4873 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/24-1-1975

2274 /A.B.  
zu 2259 /J.  
14. AUG. 1975  
Präs. am.....

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Vetter, Hietl und Genossen, Nr. 2259/J-  
NR/1975 vom 1975 07 03: "Elektrifizierung  
der Franz Josephs-Bahn".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Wie ich in meiner Beantwortung Ihrer Anfrage 1562/J vom  
1974 01 23 ausführte, war vorgesehen, bis zum Ende des  
Jahres 1977 die Strecke Wien - Franz Josephs-Bahnhof -  
Tulln zu elektrifizieren. Aus Finanzierungsgründen wird  
sich die Fertigstellung der Arbeiten um ein halbes Jahr,  
etwa bis zum Beginn des Winterfahrplanes 1978, verzögern.

Gegenüber dem zum Zeitpunkt meiner obenangeführten An-  
fragebeantwortung gültigen Elektrifizierungsprogramm ist  
nun insofern eine Änderung eingetreten, als genaue  
Verkehrs- und Betriebsanalysen es vertretbar erscheinen  
lassen, auch die Strecke Tulln - Absdorf-Hippersdorf der  
Franz Josephs-Bahn und St. Pölten Hauptbahnhof -Tulln,  
sowie Stockerau - Absdorf-Hippersdorf zu elektrifizieren.

Diese auch in das neue Unternehmenskonzept der ÖBB aufge-  
nommenen Elektrifizierungsvorhaben machen es erforderlich,  
die Terminplanungen bei der Elektrifizierung der genannten  
Strecke noch einmal zu überdenken.

- 2 -

Die Überlegungen gehen nun dahin, ob es nicht aus betrieblichen und zugförderungstechnischen Gründen vorteilhafter wäre, die Elektrifizierungsarbeiten terminlich so zu planen, daß auf allen genannten Strecken der elektrische Zugbetrieb gleichzeitig aufgenommen werden könnte. Dies wäre auch deswegen vorteilhaft, weil dann die Elektrifizierungsarbeiten mit dem Baufortschritt des Franz Josephs-Bahnhofes besser koordiniert werden könnten. Desweiteren würden auch die Arbeitskapazitäten sowohl der beteiligten Firmen als auch der ÖBB zweckmäßiger eingesetzt werden können.

Eine solche Umplanung würde allerdings bedeuten, daß die Fertigstellung der Elektrifizierung der Strecke Wien-Tulln auf den Beginn des Sommerfahrplanes 1979 zurückgestellt, dafür aber die drei anderen vorerwähnten Strecken gegenüber den im Unternehmenskonzept vorgesehenen Terminen (St.Pölten-Tulln 1979, Tulln - Absdorf-Hippersdorf 1980 und Stockerau - Absdorf - Hippersdorf 1980) vorgezogen würden. Gegenwärtig wird von den ÖBB die endgültige Festlegung der Termine für die obenangeführten, im Unternehmenskonzept enthaltenen Elektrifizierungsvorhaben noch überlegt.

Zu 2:

Die Kosten für die Elektrifizierung der Strecke Wien - Franz Josephs-Bahnhof - Tulln würden bei rund 195 Mio S (Preisbasis Mai 1975) liegen. In diesem Betrag sind allerdings auch die Kosten einer Übertragungsleitung und eines Unterwerkes enthalten, welche Anlagen nicht nur dieser Strecke sondern auch den anderen, schon erwähnten Strecken, dienen würden.

Die Elektrifizierungsgesamtkosten der in Frage 1 genannten Strecken werden auf rund 370 Mio S geschätzt.

Zu 3:

Nach Abschluß der unter 1 genannten Überlegungen wird der für 1976 notwendige Teilbetrag beantragt. Die Entscheidung fällt bei der Beschlußfassung für das Budget 1976.

- 3 -

Zu 4:

Gegenwärtig werden in Ausführung des Unternehmenskonzeptes der ÖBB Rentabilitätsberechnungen über ein Anschlußelektrifizierungsprogramm für den Zeitraum bis 1985 angestellt. In Niederösterreich werden die Strecken Absdorf-Hippersdorf - Krems und Herzogenburg-Krems in diese Untersuchungen einbezogen. Eine weiterreichende Festlegung von Elektrifizierungsvorhaben erscheint heute noch nicht zweckmäßig, da einerseits das gegenwärtige Verkehrsaufkommen auf der übrigen Franz Josefs-Bahn eine Umstellung auf elektrischen Betrieb derzeit wirtschaftlich nicht sinnvoll erscheinen läßt und andererseits auch die Entwicklung der zur Beurteilung von Elektrifizierungen maßgebenden Parameter auf längere Zeit nicht vorhersehbar ist.

Zu 5:

Ich bin bei der Beurteilung der Zweckmäßigkeit von Elektrifizierungsmaßnahmen selbstverständlich bereit, Gesichtspunkte der Förderung der grenznahen Gebiete zu berücksichtigen, soweit dies mit dem Bundesbahngesetz in Einklang zu bringen ist.

In diesem Zusammenhang darf ich auf die bereits vorgenommenen Verbesserungen des Verkehrsanschlusses der n.ö. Gesetzgebiete mit dem Wiener Raum hinweisen:

- a) Auf der Strecke Wien Nord - Bernhardsthal wird ein neuer Zug 2324 täglich außer Samstag geführt und erfolgt die Führung des Zuges 2305 auch an Samstagen
- b) Auf der Strecke Wien FJB - Gmünd wurde das Zugpaar E 278 - E 279 "Sanssouci" beschleunigt, der Zug 2107 wird nunmehr täglich geführt
- c) Auf der Strecke Wien Südbf - Marchegg wird ein neues Zugpaar 2506 - 2511 an Werktagen geführt. Die Züge 2586 und 2591 verkehren nunmehr an allen Werktagen (bisher nur an Schultagen).
- d) Auf der Strecke Wien Südbf - Hegyeshalom wurde im Interesse der Berufstätigen ein neuer Fahrplan für den Berufsfahrerzug TE 865 (Wien - Wulkaprodersdorf) mit neuem Anschlußzug 2657 von Parndorf nach Nickelsdorf eingeführt.

- 4 -

- e) Auf der Strecke Wien Südbf - Laa a.d. Thaya wurde ein neues beschleunigtes Zugpaar 2412 - 2405 eingerichtet.
- f) Auf der Strecke Laa a.d. Thaya - Sigmundsherberg erfolgt die Führung der Züge 6260 und 6284 an allen Sonn- und Feiertagen (bisher nur an einzelnen Feiertagen).

Zu 6 und 7:

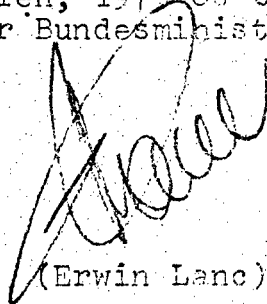
Ein Elektrifizierungskonzept für den gesamten niederösterreichischen Raum ist vorhanden. Neben den in den Fragen 1 und 4 genannten Strecken sind im Unternehmenskonzept der ÖBB noch folgende Vorhaben enthalten:

Wien Südbahnhof - Kledering	Betriebsaufnahme 1976
Gramatneusiedl - Staatsgrenze bei Nickelsdorf	Betriebsaufnahme 1976
Gänserndorf - Staatsgrenze bei Bernhardsthal	Betriebsaufnahme 1977
Gänserndorf - Marchegg	Betriebsaufnahme 1978.

Zu 8:

Mit Rücksicht auf die Beantwortung der Fragen 1, 4, 6 und 7 kann die Beantwortung der Frage 8 entfallen.

Wien, 1975 08 08  
Der Bundesminister:



(Erwin Lanc)