



II-8256 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

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. 5905/88-4-1992

3679/AB  
4. Jan. 1993  
3717/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Rosenstingl und Kollegen vom 4.11.1992,  
Zl. 3717/J-NR/1992 "Unhaltbare Betriebssituation  
bei ÖBB-Schmalspurbahnen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wann werden die längst versprochenen Triebwagen Reihe 4090 für die touristisch besonders bedeutende Mariazellerbahn für den Betrieb zur Verfügung stehen und wieviele derartige Fahrzeuge sollen beschafft werden?"

Derzeit sind zwei Triebwagengarnituren - eine vierteilige Garnitur in der Zusammensetzung 4090 + 7090 + 7090 + 4090 und eine dreiteilige Garnitur in der Zusammensetzung 4090 + 7090 + 6090 - bestellt.

Mit der Auslieferung der Garnituren rechnen die ÖBB bis Ende 1994/Anfang 1995. Nach den erforderlichen Probefahrten werden die Garnituren für den planmäßigen Betrieb zur Verfügung stehen.

Zu Frage 2:

"Wieviele Triebwagen der Reihe 5090 werden für den Betrieb der Ybbstalbahn und der übrigen, nicht elektrifizierten Schmalspurbahnen nachbeschafft, wann werden diese zur Verfügung stehen?"

- 2 -

Insgesamt werden zu den bereits vorhandenen 13 Triebwagen der Baureihe VT 5090 weitere 10 Stück bestellt. Mit der Lieferung rechnen die ÖBB für Anfang 1994 bis Ende 1995.

Zu Frage 3:

"Wann werden geeignete Lokomotiven für den Güterzugsverkehr auf Schmalspurbahnen beschafft, welche Projekte bestehen hierfür derzeit?"

Durch den Ankauf der unter Punkt 2 erwähnten Triebwagen werden mehrere Lokomotiven frei, die im Güterzugdienst eingesetzt werden können.

Zu Frage 4:

"Aufgrund welcher Überlegungen wurde das Projekt, auf der Bergstrecke der Mariazellerbahn mittels Spezialcontainern einen Güterverkehr weiterzubetreiben, nicht weiter verfolgt, und der gesamte Holztransport damit auf die Straße verlagert?"

Ausschlaggebend waren die Investitions- und hinkünftigen Betriebskosten, die Zufriedenheit des Kunden mit der derzeitigen Betriebsabwicklung und nicht zuletzt das geringe Substrat, das auf der Straße leicht zu verkraften ist.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Welche Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Abschnitt Wieselburg - Gresten wurden, abgesehen von der Stilllegung des Personenverkehrs, in den letzten Jahren ergriffen?"

Welche Projekte bezüglich eines Umbaues der vorgenannten Strecke auf Normalspur wurden bisher ausgearbeitet, bis wann ist mit einer Realisierung zu rechnen?"

In den letzten Jahren konnte durch Installierung von zwei Vershubpartien im Bf. Wieselburg sowie durch Führung von zusätzlichen Zügen eine merkliche Kapazitätssteigerung erzielt werden.

- 3 -

1992 wurden die Planungen für die Errichtung eines Zugleitbetriebes abgeschlossen. Diese Betriebsform wird voraussichtlich noch 1993 realisiert.

Die Strecke wurde auf die Möglichkeit des Umbaues auf Normalspur untersucht und laut Information von den ÖBB ist die grundsätzliche technische Machbarkeit gegeben. Die Bereitstellung oder der Ausbau von Eisenbahninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, daß entsprechende Beiträge zu den Kosten geleistet werden.

Zu Frage 7:

"Ist es richtig, daß Bahnkunden aufgrund des Kapazitätsmangels auf dieser Strecke mit der Verlagerung ihrer Transporte auf die Straße drohen bzw. bereits abgewandert sind?"

Das Transportaufkommen zeigt im Zeitraum 1989 bis 1991 eine steigende Tendenz an.

Zu Frage 8:

"Wieviele Güter- bzw. Personenzüge mußten im letzten Jahr des Vollbetriebs mit Personenverkehr auf der Strecke Obergrafendorf-Gresten infolge Triebfahrzeugmangels entfallen bzw. mit Bussen im Schienenersatzverkehr geführt werden, welchen Anteil am Gesamtverkehr macht dies aus und wie verhält sich dieser Wert zu durchschnittlichen anderen Bahnlinien der ÖBB?"

Auf der Strecke Ober Grafendorf - Wieselburg wurden insgesamt in der Zeit von Juni 1991 bis Juni 1992 353 Reisezüge im Schienenersatzverkehr mit Autobussen geführt, das sind rund 19 % des Gesamtverkehrs.

- 4 -

Zu Frage 9:

"Welche Veränderungen im Fahrgastaufkommen sind seit der Inbetriebnahme moderner Triebwagen auf der Strecke Zell am See - Krimmel festzustellen?"

Laut den ÖBB hat sich das Jahres-Fahrgastaufkommen mehr als verdoppelt.

Wien, am 23. Dezember 1992  
Der Bundesminister

