



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

Pr.Zl. 5905/11-4-91

II-1334 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

407 IAB

1991 -03- 26

zu 363 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Dr. J. Bauer und Genossen vom 29.1.1991, Nr.
 363/J-NR/1991, "Franz Josefs Bahn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Ausbauvorhaben betreffend öffentlichen Verkehr sind in den nächsten beiden Jahren in der Ostregion, insbesondere in Richtung der Nachbarstaaten vorgesehen?"

Das von den ÖBB ausgearbeitete und mit den Maßnahmen der Nachbarbahnen abgestimmte Ostkonzept sieht schwerpunktmäßig - neben kurzfristigen Sofortmaßnahmen (Angebotsverbesserungen, Fahrzeitverkürzungen, Reduzierung der Grenzaufenthalte, Sondertarife) - insbesondere den Ausbau der Bahnlinien nach Osten bzw. Norden als logische Fortsetzung des Stammnetzes und der Projekte der Neuen Bahn vor.

Im Verkehr mit der CSFR ergeben sich aus derzeitiger Sicht Planungsvorstellungen für die Hauptverkehrsachsen

- Linz - Summerau - Horni Dvoriste (- Budweis - Prag)
- Wien - Gmünd (- Ceske Velenice - Prag)
- Wien - Retz - Satov (- Znaim - Prag)
- Wien - Hohenau - Breclav (-Brünn - Prag bzw. Warschau)
- Wien - Bratislava.

- 2 -

Im Verkehr mit Ungarn nimmt die von Wien und Budapest gemeinsam veranstaltete Weltausstellung 1995 einen zentralen Punkt bei allen Planungen ein.

Höchste Priorität genießt daher der Ausbau der Magistrale Wien - Hegyeshalom - Budapest.

Es sind auch Planungen für die Streckenabschnitte Wiener Neustadt (Eisenstadt -) Sopron - Budapest und Graz - Szentgotthard - Szombathely - Budapest in Aussicht genommen.

Zu Frage 2:

"Welche Mittel sind für diese Ausbauprojekte vorgesehen?"

Aus Preisbasis 1990 ergeben sich für die einzelnen Vorhaben folgende Mittelerfordernisse:

- Ausbau der Strecke Linz - Summerau -
Horni Dvoriste 32 Mio S
- Strecke Wien - Gmünd;
Elektrifizierung Sigmundsherberg -
Gmünd NÖ 900 Mio S
- Wien - Retz - Satov;
Elektrifizierung Hollabrunn - Retz -
Satov 480 Mio S
- Ausbau der Strecke Wien - Hohenau -
Breclav 15 Mio S
- Wien - Bratislava;
Sanierung und Verbesserungsmaßnahmen
auf der Strecke Wien - Marchegg 140 Mio S

- 3 -

- Aus-/Neubau der Strecke Parndorf -
Kittsee - Staatsgrenze (Petrzalka) 390 Mio S
- Ausbau der Strecke Wien - Hegyeshalom 800 Mio S
- Ausbau der Strecke Graz - Szentgotthard -
Szombathely 40 Mio S

Zu Frage 3:

"Welcher Zeitplan besteht hinsichtlich Ausbau der Nord-West-Bahn und der Franz Josefs-Bahn (Ausbauvorhaben und Elektrifizierung)?"

Mit der Elektrifizierung bzw. dem Ausbau der Streckenabschnitte Sigmundsherberg - Gmünd NÖ sowie Hollabrunn - Retz - Satov wurde 1990 bereits begonnen.

Als Fertigstellungstermine sind für die Nordwestbahn der Herbst 1993, für die Franz Josefs-Bahn der Herbst 1995 ins Auge gefaßt.

Die Vorhaben werden nach Maßgabe der bugetären Mittel und des Bedarfes realisiert.

Zu Frage 4:

"Ist im Hinblick auf die politischen Veränderungen in unseren Nachbarstaaten und die zunehmende wirtschaftliche Bedeutung dieser Regionen geplant, diese Verbindungsstrecke Wien-Prag-Berlin als Hochleistungsstrecke auszubauen?"

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

Im Rahmen der von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) vergebenen Studien wurden vom Österreichischen Institut für Raumpla-

- 4 -

nung (ÖIR) die Bahnachsen Wien - Prag hinsichtlich Zustand, laufende Ausbauvorhaben und Ausbaumöglichkeiten eingehend untersucht. Die Problematik liegt eindeutig bei den Aktivitäten bzw. Ausbauprioritäten und damit in der Realisierungswahrscheinlichkeit großzügiger Neubaumaßnahmen in der CSFR.

Was die Erklärung 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 5:

"Welche Neubewertung wird im Hinblick auf die notwendige Stärkung des öffentlichen Verkehrs für die Nebenbahnen insbesondere für Niederösterreich vorgenommen?"

Im Bereich der gemeinwirtschaftlichen Regionalbahnen (Nebenbahnen) wurde von den ÖBB in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs durchgeführt.

Insbesondere sind hier Attraktivierungen (Fahrplanverbesserungen, Fahrzeitverkürzungen etc.) auf den Strecken
Obersdorf - Groß Schweinbarth,
Gänserndorf - Gaweinstal Brünnerstraße,
Drösing - Zistersdorf Stadt,
im Kamptal und Traisental, in der Wachau sowie im Raum
Wiener Neustadt anzuführen.

- 5 -

Dieser eingeschlagene Weg wird auch hinkünftig - vor allem verstärkt in Niederösterreich - beibehalten.

So ist u.a. vorgesehen, möglichst viele neue Triebwagen der Baureihe VT 5047, die beim Reisepublikum überaus gut ankommen, einzusetzen. Darüberhinaus wird das Fahrplanangebot weiterhin den aktuellen Bedürfnissen der Bevölkerung angepaßt und die Bahninfrastruktur ebenfalls bedarfsgerecht ausgebaut.

Sollte unter dem Begriff "Neubewertung" die Wiederaufnahme eingestellter Reiseverkehre im Bereich gemeinwirtschaftlicher Regionalbahnen verstanden werden, ist anzumerken, daß die diesbezüglichen Anträge gemeinsam mit den Empfehlungen der ÖBB für die Strecken, deren Leistungsaufträge 1991 enden, meinem Ressort als Oberster Eisenbahnbehörde zur Entscheidungsfindung vorgelegt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine diesbezügliche Aussage daher nicht möglich.



Wien, am 15. März 1991
Der Bundesminister