
2686/AB XXIII. GP

Eingelangt am 11.02.2008

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0001-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, . Februar 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2938/J-NR/2007 betreffend Franz-Josefs-Bahn, die die Abgeordneten Bettina Hradecská, Freundinnen und Freunde am 19. Dezember 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich nach Auskunft durch die ÖBB wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 3:

Durch den Einsatz des sogenannten „Pendolinos“ (Triebwagengarnitur mit Neigetechnik), der sich international bereits sehr bewährt hat, könnte eine deutliche Fahrzeitbeschleunigung und damit Attraktivierung der Strecke erreicht werden. Testfahrten mit dem Pendolino auf der FJB wurden schon vor 15 Jahren diskutiert. Ab wann ist der Einsatz derartiger Triebwagen auf der FJB geplant?

Während der 1995 abgeschlossenen Elektrifizierung des Teilabschnitts Sigmundsherberg-Gmünd wurden die über Gmünd geführten internationalen Züge Sans-Souci und Vindobona nach Berlin; Regent und Smetana nach Prag über die Nordbahn geführt. Weshalb wurden diese Züge nach Abschluss der Arbeiten nicht wieder über Gmünd geführt?

Antwort:

Wie mir die ÖBB mitteilen, war der Einsatz des Pendolino primär ein vorübergehender Versuch, die Fahrzeiten auf der Franz-Josefs-Bahn bis zur Elektrifizierung zu optimieren. Schon damals zeigte sich jedoch, dass ein Neige-Technik-Fahrzeug ohne begleitende Infrastrukturausbauten (Begradigungen, Seitenhebungen u.s.w.) nicht den gewünschten Erfolg brachte. Deshalb wurde die Verwendung desselben nicht prolongiert.

Auf der Strecke Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Gmünd – Praha verkehren schon seit mehreren Jahren keine Fernverkehrszüge, da die Verbindung Wien – Praha über Breclav deutlich schneller zu fahren ist. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird dies auch langfristig so bleiben, da zudem mit dem Einsatz der Pendolino Baureihe 680 der Tschechischen Bahn (CD) auf der Strecke via Breclav seit Dezember 2006 weitere Fahrzeitgewinne möglich wurden und damit auch ein größeres Fahrgastpotential angesprochen werden kann.

Entlang der Strecke der Franz-Josefs-Bahn besteht aber die Möglichkeit, mit den zuvor genannten grenzüberschreitenden Zügen von Wien Franz-Josefs-Bahnhof nach Prag mit einem Umstieg nach Ceske Budejovice beziehungsweise Plzen zu gelangen.

Frage 2:

Derzeit beträgt die kürzeste Fahrzeit für die 167 km lange Strecke von Wien – Gmünd 2,04 Stunden. Im Vergleich dazu Wien – Salzburg 317 km 2,36 Stunden. Welche Maßnahmen werden Sie setzen um auf der FJB kürzere Fahrzeiten anzubieten?

Antwort:

Bei den ÖBB handelt es sich um ein ausgegliedertes und wirtschaftlich eigenständiges Unternehmen. Maßnahmen bezüglich der Fahrplangestaltung fallen somit in den Verantwortungs- und Entscheidungsbereich des Managements.

Sie vergleichen hier aber den schnellsten Fernverkehrszug der Westbahn mit den RegionalExpress Zügen (REX) der FJB. Verglichen jedoch mit Regionalexpress-Zügen auf der Westbahn, also innerhalb der gleichen Kategorie von Zügen mit gleicher Haltehäufigkeit, ist die bei den beiden schnellsten Regionalexpress-Zugpaaren zwischen Wien und Gmünd erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit um 20km/h höher als auf der Westbahn. So benötigt z.B. Rex 1636 ab Wien um 18:04 Uhr nach St. Valentin/Nö bei 166km Streckenlänge 2 Stunden 33 Minuten.

Frage 4:

Die Elektrifizierung auf tschechischer Seite steht kurz vor der Fertigstellung. Welche internationalen Zugverbindungen werden zukünftig über die FJB geführt?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB bietet gegenwärtig die ÖBB-Personenverkehr AG zwei grenzüberschreitende Nahverkehrsverbindungen auf der Franz-Josefs-Bahn in den Relationen Wien – Plzen – Wien und Wien – Ceske Budejovice – Wien an:

- EuRegio 2100 (Wien FJB ab 6:22 – Gmünd 8:36 an / Gmünd ab 8:50 – Plzen 11:58 an)
- EuRegio 2129 (Plzen ab 16:03 – Gmünd 19:05 an / Gmünd 19:30 ab – Wien FJB 21:47 an)
- EuRegio 2119 (Ceske Budejovice ab 8:01 – Gmünd 9:02 an / Gmünd 9:13 ab – Wien FJB 11:30 an)
- EuRegio 2116 (Wien FJB ab 16:59 – Gmünd 19:07 an / Gmünd ab 19:17 – Ceske Budejovice 20:19 an)

Ab der Fahrplanperiode 2008/2009 ist eine weitere grenzüberschreitende Vormittagsverbindung von Tschechien nach Wien mit einem nachmittäglichen Rücklauf in Planung. Zusätzlich kann nach Fertigstellung der Elektrifizierung auf tschechischer Seite durch den Entfall des derzeit erforderlichen Loktausches und des künftig durchgehenden Einsatzes von E-Loks die gegenwärtigen Fahrzeiten im Minutenbereich beschleunigt werden.

Frage 5:

Trotz bester Auslastung wurde der Schülerverkehr zwischen Schwarzenau und Gmünd, sowie Schwarzenau-Zwettl beim Fahrplanwechsel Dezember 2006 durch weniger komfortable und langsamere Busse mangelhaft ersetzt. Dies zog massive Verschlechterungen für die Fahrgäste nach sich. Ist an die Wiederinbetriebnahme der gestrichenen Züge gedacht?

Wenn ja, ab wann?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die ÖBB-Personenverkehr AG führt dazu aus, dass der Regionalzug 6304 (Schwarzenau 07:00 - Gmünd 7:22) aus produktionstechnischen und wirtschaftlichen Gründen, wie beispielsweise der monetären Auswirkungen betreffend Verwendung, Instandhaltung und Alter des Rollmaterials, ab dem Fahrplan 2007 im Schienenersatzverkehr geführt wird.

Die Route des Schienenersatzverkehrsbusses führt von Schwarzenau über Sparbach, Vitis, Gr. Rupprechts, Hirschbach nach Gmünd. Die Schüler und Schülerinnen steigen in Schwarzenau morgens am Bahnhof in den SEV-Bus ein und können mittags, bzw. nachmittags mit einem der Züge auf der Franz-Josefs-Bahn wieder am Bahnhof in Schwarzenau aussteigen.

Dies ist auch in der Verkehrsstelle Hirschbach so. Unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude in Hirschbach wurde eine Schienenersatzverkehrshaltestelle eingerichtet. Das hat den Vorteil, dass für die SchülerInnen der Gemeinde Hirschbach einerseits der Einstiegs- und der Ausstiegspunkt ident ist, sodass die Fahrräder ohne zusätzlichen Fußweg erreichbar sind und in der kalten Jahreszeit auch der beheizte Warteraum am Bahnhof in Hirschbach benützt werden kann.

In Vitis liegt der Bahnhof sehr peripher, hier wird den betroffenen Pendlern (SchülerInnen) einmal am Tag der Weg vom Wohnort zum Bahnhof verkürzt. Die Gesamtreisezeit für die SchülerInnen entspricht auf Grund der nahe bei den Schulzentren gelegenen Bushaltestellen in Gmünd etwa jenen des bisher verkehrenden Zuges.

Zum Einsatz werden nur jene Busse gebracht, welche den derzeit üblichen Qualitätskriterien genügen, die erforderliche Sicherheit und einen entsprechenden Komfort bieten.

Frage 6:

In ÖBB-Plänen wurde bereits die Einstellung des Personenverkehrs auf den Strecken Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen angekündigt. Eine Hauptstrecke ohne Zubringerverkehr ist wertlos.

Wie stehen Sie zu dieser Entwicklung?

Antwort:

Die Frage der Weiterführung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Schwarzenau und Zwettl bzw. Waidhofen fällt ausschließlich in den Entscheidungs- und Verantwortungsbereich des Landes Niederösterreich als Besteller und hängt stark von der jeweiligen Nachfrage in der Region ab. Die ÖBB-Personenverkehr AG wird als Vertragspartner (im Rahmen eines Verkehrsdienstevertrags) mit dem Land NÖ die Verkehre erbringen, die das Land bestellt. Der Bund fördert im Rahmen der Bestellerförderung (diese wurde ausgeweitet durch Mittel des Klima- und Energiefonds) solche Verträge und stellt jedenfalls weiterhin die Infrastruktur auf beiden Streckenästen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG zur Verfügung. An das BMVIT als Oberste Eisenbahnbehörde wurden bisher noch keine Einstellungsanträge gestellt.

Die ÖBB-Personenverkehr AG führen dazu aus, dass die Gespräche darüber mit dem Land Niederösterreich als Nahverkehrsbesteller sich im Stadium von Sondierungsgesprächen befinden. Festlegungen darüber wurden noch keine getroffen.

Frage 7:

In der Anfragebeantwortung zum Stückgutlager Gmünd teilen Sie mit, dass die Bundesregierung größtes Interesse an der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene hat. Welche konkreten Ausbauschritte sind vor diesem Hintergrund für die FJB in den nächsten Jahren geplant?

Antwort:

Das BMVIT hat selbstverständlich größtes Interesse an einer Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Bahn und gewährt den Bahnen Finanzierungsbeiträge für verschiedene verlagerungswirksame Aktivitäten, u.a. für die Errichtung oder Erweiterung von Anschlussgleisen.

Im Rahmen des großen Infrastrukturinvestitionsprogramms dieser Bundesregierung werden auf und für die FJB folgende wichtige Infrastrukturmaßnahmen mit in Summe rund € 40 Mio. neben den normalen Instandhaltungsarbeiten gesetzt:

- Reaktivierung der Tullner Westschleife, welche im Rahmen des Ausbaues der Westbahn zur Hochleistungsachse ein wichtiger Bestandteil des Projektes der Neubaustrecke Wien-St.Pölten ist. Dadurch wird eine direkte Verbindung der Franz-Josefs-Bahn mit der Neubaustrecke und damit die direkte Anbindung an die leistungsstarke Donauachse erzielt.
- Modernisierung des Bahnhofs Absdorf-Hippersdorf inkl. der Wiedererrichtung der Stetteldorfer Schleife (Realisierung: 2008-2011)

Fragen 8 und 9:

Weshalb wurden sämtliche Verwaltungseinrichtungen ab Absdorf-Hippersdorf aus dem Waldviertel abgezogen?

Derzeit gibt es am Bahnhof Gmünd erfreulicherweise noch einen Fahrkartenschalter. Wird der Fahrkartenschalter in den nächsten Jahren erhalten bleiben?

Antwort:

Bei Maßnahmen wie beispielsweise der Schließung von Verwaltungseinrichtungen beziehungsweise der Entscheidung über den allfälligen Erhalt eines Fahrkartenschalters handelt es sich um operative Geschäfte des ÖBB-Konzerns. Operative Aufgaben obliegen bzw. fallen in die aktienrechtliche Verantwortung des Managements der ÖBB, die auch die wirtschaftliche Verantwortung dafür zu tragen haben.

Gemäß ÖBB üben im Streckenabschnitt Absdorf-Hippersdorf - Gmünd NÖ Betriebsmanager in den Verkehrsstationen Sigmundsherberg und Schwarzenau die Managementaufgaben aus. Im gesamten Streckenabschnitt Absdorf-Hippersdorf - Gmünd NÖ befinden sich acht mit Fahrdienstleitern besetzte Stationen sowie darüber hinaus mit Blockwärtern besetzte Betriebsstellen.

An eine Schließung der Personenkasse in Gmünd NÖ ist gemäß Auskunft der ÖBB aus heutiger Sicht nicht gedacht. Um das Betreuungsangebot für die Kunden vor Ort in Gmünd zu erweitern, wird mit Jänner 2008 sogar ein mobiler Kundenberater mit einer Einsatzzeit von 20 Stunden pro Woche installiert.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann