



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR

4475 IAB

25. Juli 2008

zu 4445 IJ

GZ. BMVIT-10.000/0032-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, am 21. Juli 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4445/J-NR/2008 betreffend Fahrplan-Grobentwurf Franz-Josefs-Bahn, die die Abgeordneten Bettina Hradecsní, Freundinnen und Freunde am 28. Mai 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich nach Auskunft durch die ÖBB-Holding AG wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Weshalb sieht der vorliegende Grobentwurf des Fahrplans der FJB derartige Fahrzeitverlängerung vor?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB wird im Jahr 2009 der gesamte Zugverkehr zwischen Tulln und Absdorf-Hippersdorf von April bis September ausgesetzt. Grund dafür ist die Sperre der Tullner Donaubrücke wegen Sanierungsarbeiten. Es wird im genannten Abschnitt ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Um die Reisezeitverlängerung für die Bahnkunden möglichst gering halten zu können, wird die Regionalexpresszug-Linie Krems an der Donau – Wien Franz-Josefs-Bahnhof während des Fahrplanjahres 2009 über den Laufweg Absdorf-Hippersdorf – Stockerau – Wien Floridsdorf – Wien Meidling umgeleitet. Um diese alternative Fahrmöglichkeit auch für die Reisenden des Raumes Großweikersdorf – Gmünd/ Niederösterreich anbieten zu können, wird im Bahnhof Absdorf-Hippersdorf ein Taktknoten geschaffen, sodass die entsprechenden Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten gegeben sind.

Aufgrund der derzeitigen Infrastrukturbedingungen des Bahnhofes Absdorf-Hippersdorf kommt es dabei gemäß ÖBB teilweise in Richtung Gmünd zu längeren Aufenthalten, jedoch lediglich außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Zu den starken Pendlerzeiten halten die Züge von/nach Gmünd nur die für die Reisendenfrequenz erforderlichen ein bis zwei Minuten. Die dreiminütige Fahrzeitverlängerung bei REX-Zügen Richtung Wien begründet sich in den vorausfahrenden und kapazitätsintensiven S-Bahnen Tulln – Wien Franz-Josefs-Bahnhof.

Frage 2:

Inwieweit wird der vorliegende Fahrplan-Grobentwurf noch verändert?

Antwort:

Die ÖBB teilen dazu mit, dass sich der Fahrplan 2009 aktuell noch im Endabstimmungsprozess mit den bestellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen befindet.

Frage 3:

Im vorliegenden Fahrplan-Grobentwurf gibt es ebenso wie im derzeitigen Fahrplan eine Versorgungslücke von 3 Stunden, in denen kein Zug fährt. Dies steht mit wiederholten Aussagen Ihrerseits und seitens des ÖBB-Managements im Widerspruch, wonach mit dem Fahrplan 2009 die erste Stufe eines bundesweiten Taktfahrplans umgesetzt werden soll. Ist geplant, diese Angebotslücke für Fahrgäste auf der FJB zu schließen und auch hier einen Taktfahrplan anzubieten?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖBB liegt die angesprochene Versorgungslücke im nachfrageschwächsten Zeitsegment vormittags ab Gmünd. Eine wirtschaftliche Führung dieser Leistung ist aufgrund der prognostizierten Inanspruchnahme nicht möglich. Ein entsprechendes Anbot für die Leistung eines zusätzlichen vormittäglichen Zuges von Gmünd nach Wien wurde bereits für den aktuellen Fahrplan unserem Vertragspartner (vertreten durch die NÖVOG/ Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft im Auftrag des Landes Niederösterreich) unterbreitet, eine diesbezügliche Beauftragung blieb jedoch aus.

Frage 4:

Wie lässt sich der vorliegende Grobentwurf mit den von Ihnen getätigten Aussagen, statt auf Verteuerungen zu setzen den öffentlichen Verkehr attraktivieren zu wollen, vereinbaren?

Antwort:

Nicht zuletzt aufgrund der stark gestiegenen Treibstoffpreise und sonstigen Belastungen der Menschen auf Grund der Inflation und der damit einhergehenden starken Verteuerung der – auch berufsbedingten - Mobilität habe ich im Einvernehmen mit den Verantwortlichen der ÖBB am 4.7.2008 bekannt gegeben, dass bei den ÖBB in den nächsten 12 Monaten die Preise nicht erhöht werden. Die Attraktivierung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs wird durch das höchste Investitionsprogramm, das es je gegeben hat, voran getrieben.

Frage 5:

Der Grobentwurf sieht bei einem Zug eine Verkürzung der Fahrzeit um neun Minuten vor, so mit gibt es einen Zug der weniger als 2 Stunden für die Strecke Gmünd – Wien benötigt. Wäre dies nicht auch bei weiteren Zügen möglich?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖBB-Personenverkehr AG handelt es sich bei der von Ihnen angeführten Fahrzeit offensichtlich um einen Irrtum. Im erwähnten Entwurf ist gemäß ÖBB-Personenverkehr AG kein Zug mit dieser Fahrzeit enthalten. Grundsätzlich besteht auf der Franz – Josefs - Bahn durch den langen eingleisigen Streckenabschnitt Absdorf - Hippersdorf – Gmünd/ NÖ sowie durch die im Vergleich zum Verkehrsangebot vor der Elektrifizierung deutlich gestiegenen Anzahl an Zügen für die Fahrplangestaltung in Bezug auf Fahrzeitverkürzungen nur begrenzter Spielraum.

Frage 6:

Im vergangenen Winter gab es aufgrund defekter Heizungen zahlreiche Züge in denen die Temperatur unter 10 Grad lag. Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um solche Vorkommnisse in Zukunft zu vermeiden?

Antwort:

Die ÖBB-Personenverkehr AG teilt dazu mit, dass zu zwei Zügen des vergangenen Winters Aufzeichnungen zu defekten Heizungen vorliegen:

Am 13. Februar 2008 war Zug 2105 (Abfahrt Gmünd 04.19 Uhr) nicht ausreichend beheizt. Bei einem der vier Wagen war die Heizung ausgefallen. Da die Reparatur bzw. ein Austausch der Garnitur aber erst in Wien erfolgen konnte, war einer der vier Wagen bei dieser Fahrt unbeheizt unterwegs. Ob im unbeheizten Wagen Passagiere gesessen sind oder ob alle Passagiere in den drei beheizten Wagen Platz gefunden haben, lässt sich heute leider nicht mehr eruieren. Die ÖBB haben sich bei den Fahrgästen im Zug 2105 für diesen Vorfall in den Tagen darauf mit Krapfen entschuldigt.

Am 7. März 2008 war der Zug 2105 erneut mit nicht ausreichender Heizung unterwegs. Das lag an einem Lokdefekt. Um den Zug nicht ausfallen zu lassen, ist jene Garnitur eingesetzt worden, die eigentlich mit Zug 2117 (fährt rund zwei Stunden später ab) unterwegs ist. Die Züge werden zwar rechtzeitig vor ihrem Einsatz vorgeheizt, diese Garnitur wurde aber vorgezogen und war daher möglicherweise noch nicht ausreichend warm. Aufgrund der an diesem Tag sehr niedrigen Temperaturen wurde der Zug wahrscheinlich aber erst bis Wien angenehm warm.

Nicht zuletzt aufgrund der gemeldeten Störungen wurden von Seiten der ÖBB-Technische Services GmbH als eine Maßnahme, um schneller auf gemeldete Defekte reagieren zu können, die Öffnungszeiten der TS-Servicestellen erweitert. Damit soll gemäß ÖBB die Fahrzeugverfügbarkeit und deren technisch einwandfreier Nutzen in vielen Bereichen erhöht werden. Die ÖBB sind laufend bemüht, derartige Defekte zu vermeiden.

Frage 7:

Ob die geplante Anbindung der FJB an die Neubaustrecke St. Pölten-Wien im Tullner Raum eine Verbesserung für die Waldviertler PendlerInnen bringen wird, ist noch völlig unklar. Sind Maßnahmen geplant, die sich unmittelbar positiv für die betroffenen PendlerInnen auswirken? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die ÖBB teilen dazu mit, dass folgende Infrastrukturmaßnahmen geplant bzw. schon in Umsetzung sind, die nachhaltig eine Verbesserung der Anbindung des Waldviertels auf der Franz-Josefs-Bahn bringen:

- Errichtung der Tullner Ostschleife als zusätzliche Direktverbindung aus der Westschleife zur Neubaustrecke im Tullner Feld Richtung Wien und somit zum neuen Wiener Hauptbahnhof.
- Bahnhofsumbau Absdorf-Hippersdorf und Errichtung der Stetteldorfer Schleife
- Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Herzogenburg – Unterradlberg. Das Modul eins dieses Ausbaus dient zur Stärkung der Leistungsfähigkeit im Nahverkehr aus Richtung Tulln nach St. Pölten.

Darüber hinaus erfolgen gemäß ÖBB laufend die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer entsprechenden Qualität.

Mit Fertigstellung der Hochleistungsstrecke St. Pölten/Hauptbahnhof – Wien im Dezember 2012 inklusive aller geplanten zusätzlichen Verbindungsschleifen im Bereich Tulln und dem neuen Bahnhof Tullner Feld wird es gemäß ÖBB ermöglicht die Führung durchgehender Züge ohne Richtungswechsel in der Relation Gmünd/NÖ – Absdorf-Hippersdorf – Tulln Stadt – Wien Westbahnhof.

Frage 8:

In der Anfragebeantwortung 2938/J wird darauf hingewiesen, dass mit dem Einsatz des Pendolinos Baureihe 680 der Tschechischen Bahn auf der Strecke Breclav Fahrzeitgewinne möglich wurden und dadurch auch ein größeres Fahrgastpotential angesprochen werden kann. Derselben Anfragebeantwortung ist zu entnehmen, dass der Einsatz des Pendolinos ohne Infrastrukturumbauten nicht den gewünschten Erfolg bringt. Ist an derartige Umbauten zum Einsatz des Pendolinos auf der FJB gedacht?

Wenn ja, in welchem Zeithorizont? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖBB-Holding AG ist derzeit im ÖBB-Konzern nicht beabsichtigt, Neigezüge (unabhängig von ihrer Bauart) auf der Strecke der Franz-Josefs-Bahn einzusetzen. Daher gibt es auch keine Planungen und Baumaßnahmen, die hier auf einen Einsatz von Neigezügen abzielen.

Frage 9:

In einer Reaktion auf die Kritik der Pendlerinnen und Pendler klangen die Aussagen des ÖBB Sprechers so, als würden nach dem Fahrplanwechsel im Dezember Railjet-Garnituren auf der FJB eingesetzt, diese Aussage wurde jedoch sofort widerrufen. Ist in Zukunft daran gedacht auch auf der FJB Railjet-Garnituren einzusetzen?

Wenn ja, ab wann? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖBB-Personenverkehr AG ist nicht vorgesehen, Railjet-Züge im Bereich der Franz-Josefs-Bahn einzusetzen. Einerseits, da sie als Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in diesem Bereich ihren Zweck nicht erfüllen könnten, und andererseits auch die Ausstattung und das Verhältnis der Angebote mit PremiumClass und BusinessClass zu EconomyClass in keiner Weise zur Nachfrage und Nutzungsstruktur im Bereich der Franz-Josefs-Bahn passen würden. Durch Letzteres wären zu hohe Fahrzeugkosten ohne entsprechende Nutzung durch die Bahnkunden gegeben.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann