

XXIII. GP.-NR

2938 /J

19. Dez. 2007

**ANFRAGE**

der Abgeordneten Hradecski, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Franz-Josefs-Bahn

Jahrzehnte lang war das Waldviertel, aufgrund der geopolitischen Lage in seiner wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligt. Durch den Fall des „Eisernen Vorhangs“ und die Entwicklung der Europäischen Union ist das Waldviertel immer mehr vom Rande Europas in dessen Zentrum gerückt.

Um eine adäquate Verkehrsinfrastruktur anzubieten und gleichzeitig die Ökoregion Waldviertel zu bewahren ist es notwendig die Leistungsfähigkeit der Franz-Josefs-Bahn deutlich zu erhöhen.

Einerseits durch die Attraktivierung des Fahrplanangebots und andererseits durch eine deutliche Beschleunigung der Bahn.

In den vergangenen Jahren war allerdings das Gegenteil der Fall. Es kam zu zahlreichen Fahrplanverschlechterungen und auf Anschlussstrecken und Teilen der FJB (Schwarzenau-Zwettl, Schwarzenau-Gmünd) wurden Zugverbindungen durch Busse auf die Straße verlegt. Dies hatte erhebliche Fahrzeitverlängerungen und teilweise überfüllte Busse im Schülerverkehr zur Folge.

Besorgniserregend ist auch der Umstand, dass, ab Absdorf-Hippersdorf sämtliche Verwaltungseinrichtungen aus dem Waldviertel abgezogen wurden.

Ein schlechtes Angebot bedingt auch eine schlechte Nachfrage.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

**ANFRAGE:**

- 1) Durch den Einsatz des sogenannten „Pendolinos“ (Triebwagengarnituren 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?
- 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?

- 3) Während der 1995 abgeschlossenen Elektrifizierung des Teilabschnitts Sigmundsherberg-Gmünd wurden die über Gmünd geführten internationalen Züge Sans-Souci und Vinobona nach Berlin; Regent und Smetana nach Prag über die Nordbahn geführt. Weshalb wurden diese Züge nach Abschluss der Arbeiten nicht wieder über Gmünd geführt?
- 4) Die Elektrifizierung auf tschechischer Seite steht kurz vor der Fertigstellung. Welche internationalen Zugverbindungen werden zukünftig über die FJB geführt?
- 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?
- 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?
- 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?
- 8) Weshalb wurden sämtliche Verwaltungseinrichtungen ab Absdorf-Hippersdorf aus dem Waldviertel abgezogen?
- 9) Derzeit gibt es am Bahnhof Gmünd erfreulicherweise noch einen Fahrkartenschalter. Wird der Fahrkartenschalter in den nächsten Jahren erhalten bleiben?

Beim Zug -   
Kern  
H. Heider  
H. Heider