
7983/AB XXIV. GP

Eingelangt am 24.05.2011

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0024-I/PR3/2011
DVR:0000175

Wien, am . Mai 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Lausch und weitere Abgeordnete haben am 24. März 2011 unter der **Nr. 8055/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausbaupläne bei der Bahn – Waldviertel und Franz-Josef-Bahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Gibt es auf der Franz-Josef-Bahn (Franz-Josefs-Bahnhof bis nach 3950 Gmünd) Langsamfahrstellen?*
- *Wenn ja, wie viele?*
- *Gibt es eine Planung, wann und nach Setzen welcher Maßnahmen diese beseitigt werden?*
- *Wenn ja, wann werden welche Langsamfahrstellen beseitigt?*

Entlang der Strecke Wien FJB und Gmünd befinden sich derzeit insgesamt vier Langsamfahrstellen, wobei die Behebung zweier wesentlicher Langsamfahrstellen im Bahnhof Klosterneuburg für Sommer 2011 und einer weiteren im Bahnhof Absdorf-Hippersdorf für Herbst 2011 geplant ist. Der Bahnhof Absdorf-Hippersdorf wird bis 2012 saniert. Der Abschluss der Baumaßnahmen zur Behebung der verbleibenden Langsamfahrstelle im Streckenabschnitt Klosterneuburg – Kritzendorf ist für Sommer 2012 geplant.

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

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Welche Vereinbarungen wurden mit dem Land NÖ in Bezug auf Attraktivierung und Sicherung der Bahnverbindungen und der Infrastruktur der FJB getroffen?*
- *Gibt es Pläne, Abmachungen oder Gespräche mit dem Land NÖ, die Bahnverbindungen zu attraktivieren bzw. die Infrastruktur der FJB auszubauen?*
- *Wenn ja, welche?*

Die Leistungen zur Attraktivierung und Sicherung der Bahnverbindungen und der Infrastruktur der FJB ergeben sich überwiegend aus den Verkehrsdienstbestellungen des Bundes und des Landes Niederösterreich, weshalb unter der Prämisse eines attraktiven Angebotes laufend getrachtet wird, vor allem Modelle zur Verkürzung der Fahrzeit Wien – Gmünd zu entwickeln und umzusetzen. Derzeit wird z.B. der Umsteigeknoten Absdorf-Hippersdorf (geplante Fertigstellung 2012) attraktiviert, damit soll nach Fertigstellung eine Fahrzeitverkürzung von drei Minuten erreicht werden.

Zu den Fragen 8 und 11:

- *Wie viele Fahrgäste hat die FJB auf ihrer gesamten Länge (bis Gmünd - im Durchschnitt) täglich?*
- *Welche Maßnahmen werden gesetzt, um die Fahrgastzahlen stabil zu halten bzw. zu erhöhen?*

Datensätze über konkrete Fahrgastzahlen stellen interne Daten und Erfahrungswerte der ÖBB-Personenverkehr AG dar und fallen daher unter die Verantwortung der Organe dieser Gesellschaft. Der Anfragepunkt 8 ist daher nicht vom Interpellationsrecht erfasst. Dazu darf auf die Artikel 52 B-VG und § 90 GOG des Nationalrates verwiesen werden.

Der Bund bestellt rund ein Drittel des gesetzlich festgelegten Grundangebotes im Schienennah- und regionalverkehr in Niederösterreich, das erstmals auch in einem langfristigen Vertrag festgelegt ist.

Zu Frage 9:

- *Wie viel Tonnen an Gütern werden (durchschnittlich) pro Tag auf der FJB transportiert?*

Datensätze über konkrete Gütermengen stellen interne Daten und Erfahrungswerte der ÖBB-RCA dar und fallen daher unter die Verantwortung der Organe dieser Gesellschaft. Der Anfragepunkt 9 ist daher nicht vom Interpellationsrecht erfasst. Dazu darf auf die Artikel 52 B-VG und § 90 GOG des Nationalrates verwiesen werden.

Zu Frage 10:

- *Sind Begegnungsgleise o.ä. geplant, um die Kapazität der FJB mit relativ geringen Investitionen zu erhöhen?*

Die Kapazität wird aufgrund eines derzeit laufenden Modernisierungsprogramms von Stellwerks- und Signalanlagen soweit erforderlich erhöht.

Zu den Fragen 12 bis 15 sowie 17 und 18:

- *Welche Kriterien definieren lt. Zielnetz 2025+ eine „nicht systemadäquate Nachfrage“?*
- *Wer hat die Kriterien definiert, welche eine „nicht systemadäquate Nachfrage“ festlegen?*
- *Auf welchen wissenschaftlichen und politischen Grundlagen bzw. Entscheidungen basieren die Kriterien, welche die „nicht systemadäquate Nachfrage“ definieren?*
- *Welche Bahnstrecken in Österreich fallen per 31.12.2010 oder einem anderen zeitnahen Datum, unter diese lt. Zielnetz 2025+ definierten „nicht systemadäquaten Nachfrage“?*
- *Welche Maßnahmen werden gesetzt oder können gesetzt werden, um Strecken welche lt. Zielnetz 2025+ keine systemadäquate Nachfrage bereits jetzt oder laut VPÖ in der Zukunft haben werden, zu attraktivieren, sodass sie wieder eine systemadäquate Nachfrage im PV bzw. GV erreichen?*
- *Gibt es Maßnahmen, die gesetzt werden können, um Strecken, welche lt. Zielnetz 2025+ keine systemadäquate Nachfrage bereits jetzt oder laut VPÖ in Zukunft haben werden, zu attraktivieren, sodass sie wieder eine systemadäquate Nachfrage im PV bzw. GV erreichen?*

Die Kriterien der Systemadäquanz beruhen auf wissenschaftlichen Erkenntnissen der Verkehrsforschung und Verkehrsplanung und wurden gemeinsam mit externen Expert/innen unter der Federführung der ÖBB-Infrastruktur AG und des bmvit unter Einbezug der anderen ÖBB-Konzerngesellschaften und der SCHIG mbH erstellt. Die Basis bildet ein internationaler Benchmark, der auf die österreichischen Rahmenbedingungen umgelegt und im Rahmen der Erstellung des Zielnetzes auf die Verkehrsprognose 2025+ angewandt wurde. Die öffentliche Präsentation des Zielnetzes 2025+ wird im Laufe des Jahres 2011 erfolgen.

Zu den Fragen 16 und 19:

- *Fällt die FJB auch unter diese Definition und wenn nein, warum nicht?*
- *Welche Zahlen und Prognosen weist die VPÖ aus?*

Die FJB erfüllt derzeit die Systemadäquanz-Kriterien. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr beinhaltet die VPÖ derzeit keine signifikanten Änderungen gegenüber dem Bestand.

Zu den Fragen 20 bis 23:

- *Ist die Strecke der FJB bis nach Prag auch auf tschechischer Seite gänzlich elektrifiziert und könnte somit ein durchgehender, elektrifizierter PV bzw. GV auf dieser Strecke bis nach Prag erfolgen?*
- *Wenn ja, welche Maßnahmen werden gesetzt, um dieses Potential zu nutzen und weiter auszubauen?*
- *Wenn nein, welche baulichen oder politischen Maßnahmen wären notwendig, um diese durchgehende Elektrifizierung zu gewährleisten?*

- *Gibt es eine über die österreichischen Staatsgrenzen hinausreichende, mit unseren tschechischen Nachbarn abgestimmte, Planung für den Ausbau und Nutzung der FJB, welche die Städte Wien – Prag auf kürzestem Weg verbindet?*

Derzeit ist der Abschnitt der FJB auf tschechischem Staatsgebiet zwischen Ceské Velenice und Veseli nad Luznici noch nicht elektrifiziert. Im Hinblick darauf, dass jedoch die Strecke zwischen Gmünd und Ceské Budejovice bereits elektrifiziert wurde, wäre grundsätzlich eine durchgehende Elektrifizierung von Gmünd via Ceské Budejovice nach Prag gegeben.

Allerdings ist hiezu festzuhalten, dass über die FJB trotz kürzerer Strecke auch nach einer Elektrifizierung der Strecke Ceské Velenice – Veseli nad Luznici durch die tschechische Bahn keine Fahrzeitleistungen im Vergleich zur heutigen Strecke via Breclav lukriert werden könnten.

Zu den Fragen 24 bis 26:

- *Welche Gründe gab es, für die Verlegung des Endbahnhofs von Gmünd nach Ceské Velenice (Gmünd III)?*
- *Welche Vorteile für den PV und GV hat die Verlegung des Endbahnhofs von Gmünd nach Ceské Velenice (Gmünd III)?*
- *Welche Nachteile für den PV und GV hat die Verlegung des Endbahnhofs von Gmünd nach Ceské Velenice (Gmünd III)?*

Durch die Verlegung des Endbahnhofs von Gmünd nach Ceské Velenice ist für die KundInnen der ÖBB-Personenverkehr AG das Erreichen der Anschlusszüge der tschechischen Bahn Richtung Ceské Budejovice und Veseli nad Luznici möglich.

Zu den Fragen 27 bis 29:

- *Wie viele Bahnkilometer wurden 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 und werden für 2012, 2013 und 2014 vom Land NÖ bei der ÖBB PV AG und der Railcargo für die FJB bestellt bzw. finanziert?*
- *In welcher Höhe wurden vom BMVIT in den Jahren 2008, 2009, 2010 und 2011 gemeinwirtschaftliche Leistungen bei der ÖBB PV AG und Railcargo AG für die FJB bestellt?*
- *Welche Leistungen werden im „mehrjährigen Bestellrahmen“ des BMVIT gegenüber der ÖBB und Privatbahnen für die FJB bestellt?*

In den Jahren 2007 bis 2009 wurden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr nicht durch Kilometer- sondern durch eine Tarifbestellung gesichert. Ab 2010 erfolgt die Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen erstmals in Form eines Verkehrsdienstvertrages.

2010 wurden auf der Strecke Wien FJB – Gmünd 3,226 Mio. Zug-km bestellt, 2011 ist mit dem gleichen Leistungsumfang zu rechnen.

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes für die Strecke Wien FJB – Gmünd betragen bzw. betragen:

2008: 20,41 Mio. Euro

2009: 23,99 Mio. Euro

2010: 26,23 Mio. Euro

2011: 26,78 Mio. Euro (Erwartungswert)

Zusätzliche Verkehrsdienstverträge mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es zum jetzigen Zeitpunkt für die Strecke Wien FJB – Gmünd nicht.

Seitens des bmvit erfolgt gegenüber der Rail Cargo Austria AG keine strecken- bzw. standortbezogene Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Die bestehenden GWL-Verträge fördern den Transport im kombinierten Verkehr und die Beförderung von gefährlichen Gütern.

Auf Basis 2010 entfallen auf die Versand- bzw. Empfangsbahnhöfe der FJB-Strecke (Wien FJB – Gmünd) folgende gemeinwirtschaftliche Leistungen:

Gefahrgut:	21.419.575 tokm	rd. 278.455 Euro
------------	-----------------	------------------

Kombiverkehr	1.088 ITE	rd. 25.390 Euro
--------------	-----------	-----------------

Zu den Anfragepunkten 30 bis 32:

- *Stimmt es, dass in Zukunft ein Schienenersatzverkehr ab Absdorf-Hippersdorf auf der FJB geführt wird bzw. geplant ist?*
- *Wenn ja, unter welchen Umständen könnte diese Umstellung vermieden werden?*
- *Wenn nein, wie kann der weitere Bestand der FJB ab Absdorf-Hippersdorf bis Gmünd gesichert werden?*

Aufgrund von Bauarbeiten im Bahnhof Absdorf-Hippersdorf wird für die Dauer der Arbeiten ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, welcher im Wesentlichen an wenigen Wochenenden für alle Züge zwischen Absdorf-Hippersdorf und Kirchberg bzw. Ziersdorf gilt. Ohne Einrichtung dieses kurzzeitigen Schienenersatzverkehrs wären wichtige, zur Modernisierung der Strecke und des Bahnhofes notwendige Arbeiten im Bahnhof Absdorf-Hippersdorf nicht durchführbar.