

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2019-0.000.128

. Februar 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Vorderwinkler, Genossinnen und Genossen haben am 11. Dezember 2019 unter der **Nr. 291/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Elektrifizierung der Gutensteinerbahn gerichtet.

Die an meinen Amtsvorgänger gerichtete Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Eingangs wird darauf hingewiesen, dass bereits derzeit rund 90 % der Verkehrsleistung am ÖBB-Netz elektrisch erbracht wird. Grundsätzlich strebt das BMK gemeinsam mit der ÖBB eine weitestgehende Dekarbonisierung des Bahnverkehrs am Netz der ÖBB bis 2035 an. Die aktuell mit dem BMF in Verhandlung befindliche Elektrifizierungsstrategie sieht dazu einen Mix aus streckenseitigen und fahrzeugseitigen Lösungen (z.B. Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien) vor. Streckenseitig soll laut Regierungsübereinkommen der Elektrifizierungsgrad längerfristig von derzeit 73% auf 90% erhöht werden.

Dazu sollen in einer ersten Phase diejenigen Strecken elektrifiziert werden, für die eine streckenseitige Elektrifizierung jedenfalls die sinnvollste und wirtschaftlichste Lösung darstellt. Dies sind insbesondere Strecken der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V), Strecken mit einem bereits derzeit dichten Takt im Personenverkehr, Strecken von maßgeblicher Bedeutung für den Güterverkehr und Strecken, denen eine Bedeutung als Umleitungsstrecken zukommt - im Sinne der Schaffung von Systemresilienz im Bahnnetz. Die Auswahl der Strecken für die erste Phase steht daher im Wesentlichen bereits fest.

Die Auswahl von Strecken für die zweite Phase des Elektrifizierungsprogrammes steht noch nicht fest und wird erst in den kommenden Jahren erfolgen. Grund dafür ist, dass die Ergebnisse der derzeit laufenden und geplanten Pilotprojekte zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien (zB "Cityjet Eco" und Wasserstoff-Triebwagen) berücksichtigt werden sollen.

Zu Frage 1:

- *Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf. – Waldegg – Gutenstein geplant und wenn ja, für wann?*

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf. – Waldegg – Gutenstein ist nicht in der ersten Phase des Elektrifizierungsprogrammes enthalten. Welche Form der Dekarbonisierung des Bahnverkehrs entlang dieser Strecke angestrebt wird, wird im Rahmen der Evaluierungen für die zweite Phase des Elektrifizierungsprogrammes in den kommenden Jahren festgelegt.

Zu Frage 2:

- *Aufgrund aktueller Bestellungen der VOR GmbH verkehren ab 15.12.2019 pro Tag mehrere zusätzliche Züge auf der Strecke. Es wurden jedoch einige bestellte Züge von der ÖBB Infrastruktur nicht umgesetzt und an die Besteller zurückgewiesen. Warum können diese Züge nicht in Verkehr gesetzt werden bzw. für wann ist es vorgesehen, dass diese abgelehnten Züge in Verkehr gesetzt werden?*

Nach Auskunft der Verkehrsverbund Ost Region GmbH wurde auf der Gutensteiner Bahn der Fahrplan gemäß der veröffentlichten Vorankündigung bis auf wenige - vor allem durch den Güterverkehr - bedingte Ausnahmen wie geplant umgesetzt.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf der Gutensteiner Bahn das Angebot seit Fahrplan 2019 mehrfach verbessert wurde. Mit Mai 2019 wurde der tägliche Stundentakt (statt Zweistundentakt) sowie Halbstundentakt ab 15 bis 19 Uhr eingeführt. Mit Fahrplan 2020 (ab Dezember 2019) wurden zusätzlich der Halbstundentakt ab 13 Uhr eingeführt.

Zu den Fragen 3, 4, 8 und 9:

- *Welche Maßnahmen für die Erweiterung im Sinne des von der Bevölkerung dringend benötigten, durchgängigen Halbstundentaktes sind geplant und wenn ja, ab wann stehen sie zur Verfügung?*
- *Ist die Führung von besonders für PendlerInnen essentiellen durchgehenden, umsteigefreien Zügen von Wien bzw. bis nach Wien geplant und wenn ja, ab wann?*
- *Ab Juli 2020 wird der Busparallelverkehr eingestellt und dafür neue Zubringerverbindungen zur Bahn aufgebaut: Gibt es bereits Einschätzungen, um wieviel sich das Fahrgastaufkommen auf der Gutensteinerbahn erhöhen wird?*
- *Werden die übergebenen 850 Unterschriften von den betroffenen BürgerInnen in den weiteren Planungen berücksichtigt, und wenn ja, in wie weit?*

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist der Bund für ein Grundangebot im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr zuständig. Aufgabe der regionalen Gebietskörperschaften gem. § 11 ÖPNRV-G 1999 ist eine darauf aufbauende Bestellung eines Zusatzangebotes.

Seit dem Fahrplan 2019/2020 erfolgt eine gemeinsame Bestellung des Bundes und der Länder für das Verkehrsangebot in der Ost-Region. Auf der Webseite des BMK (www.bmk.gv.at) ist in der Vorinformation gemäß Artikel 7 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das beabsichtigte Verkehrsangebot in der Ostregion unter https://www.bmvit.gv.at/dam/jcr:98946a0a-9fab-40cf-9723-5ce468853272/AT1_Ostregion_2021.pdf abrufbar.

Die Frage, ob ein durchgängiger Halbstundentakt oder ein Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit und ein Stundentakt über den übrigen Tagesverlauf angeboten werden kann, muss anhand des Nachfragepotentials beurteilt werden. Durch umfassende, im Regierungsprogramm festgelegte Maßnahmen, versuche ich, Anreize zum Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu schaffen und so die Nachfrage zu erhöhen. In diesem konkreten Fall werden leider für einen durchgängigen Halbstundentakt über den gesamten Tag aus derzeitiger Sicht auf der Strecke zu wenige Fahrgäste erwartet, eine weitere Taktverdichtung wird aber evaluiert. Umsteigefreie Verbindungen können nur bedingt angeboten werden. Dabei ist auf die notwendigen Gefäßgrößen in den einzelnen Streckenabschnitten und auf die infrastrukturellen und fahrzeugtechnischen Rahmenbedingungen Bedacht zu nehmen. Weiters ist zu beachten, dass die Südbahn südlich von Wien überlastet ist und daher das Durchbinden weiterer Züge sehr problematisch ist.

Bei der Fahrplangestaltung, die im Nahverkehr in den Zuständigkeitsbereich der regionalen Gebietskörperschaften liegt und damit im konkreten Fall im Auftrag durch die Verkehrsverbund Ost Region GmbH durchgeführt wird, wird jedoch versucht, auch bei Umsteigeverbindungen möglichst rasche und komfortable Reiseketten anbieten zu können.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass gemäß §§ 11 und 13 ÖPNRV-G 1999 die Planung eines nachfrageorientierten Verkehrsangebots sowie Zusatzbestellungen, welche über das Grundangebot des Bundes hinausgehen, in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden fallen.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Bisher sind aktuell nur zwei Stationen barrierefrei: Bis wann werden alle Stationen diesen Status erlangen?*
- *Die Bahnsteige sind bereits jetzt für einige Züge zu kurz: Bis wann ist deren Verlängerung geplant?*

Auf Basis der gesetzlichen Grundlagen hat der ÖBB Konzern einen Etappenplan zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgearbeitet. Im Rahmen dessen wurden bis Ende 2015 Bahnhöfe und Haltstellen ab einer täglichen Frequenz von 2.000 Personen sowie jene von Bezirk- und Landeshauptstädten barrierefrei gestaltet.

Auf Grund der konsequenten Umsetzung der Maßnahmen stehen gegenwärtig bereits für ca. 80 % der Reisenden barrierefreie Stationen zur Verfügung.

Ziel bis Ende 2027 ist es, barrierefreie Stationen (Bahnhöfe und Haltestellen) für 90 % der Fahrgäste im Netz der ÖBB anzubieten. Dazu werden nun in einem weiteren Schritt Verkehrsstationen ab einem Potenzial von über 1.000 Reisenden/Tag sowie Stationen mit Nähe zu "points of special interests" barrierefrei umgestaltet.

Betreffend die Gutensteiner Bahn erfolgen grundsätzlich Adaptierungen in Hinblick auf Barrierefreiheit jeweils im Zuge von ohnehin notwendigen Reinvestitionsarbeiten. Die Anlagendimensionierung der Bahnsteige erfolgt langfristig strategisch und abgestimmt auf die Angebotskonzepte der Verkehrsdienstbesteller. Auf Basis des prognostizierten Fahrgastaufkommens wurde die Bahnsteig-Systemlänge auf der Gutensteiner Bahn auf 100m festgelegt.

Der Bahnhof Oed wurde bereits 2019 barrierefrei nutzbar umgebaut. Die weiteren Verkehrsstationen sind sukzessive im Zeitraum ab 2024 zum Umbau und somit barrierefrei geplant.

Leonore Gewessler, BA

