

4898/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anftage Nr. 5196/J - NR/1998, betreffend ÖBB - Schmal - spurbahn Zell am See - Krimml, die die Abgeordneten Mag. Maier und Genossen am 18. November 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Welche Beträge wurden seitens des Bundes im Wege der ÖBB seit 1988 in die Infrastruktur der ÖBB - Strecke Zell am See - Krimml investiert?

Antwort:

Die Verpflichtung des Bundes zur Finanzierung der Infrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen ergibt sich aus dem Bundesbahngesetz 1992. Zur Frage nach den in den letzten 10 Jahren auf der Strecke Zell am See - Krimml getätigten Investitionen in die Infrastruktur wurde von mir eine Prüfung seitens unabhängiger Consultants in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse mir jedoch noch nicht vorliegen. Gegenstand dieser Prüfung ist auch die Frage, inwieweit die getätigten Investitionen wirtschaftlich sinnvoll und technisch zielführend waren und mit welchem Investitionsbedarf in den nächsten 10 Jahren zu rechnen ist. Die Ergebnisse der Expertenprüfung werden voraussichtlich Ende Jänner 1999 vorliegen.

2. Wann wurden die Rollschemelanlagen in Zell am See Tischlerhäusel für den Güterverkehr erneuert? Welcher Betrag wurde dafür ausgegeben?

Antwort:

Nach Angaben der ÖBB wurde die Rolischemelanlage im Bahnhof Tischlerhäusl im Jahre 1991 erneuert. Die Gesamtkosten hiefür betragen ca. 1 Mio öS.

3., 6. Wann wurden letztmalig neue Rollschemel für die ÖBB - Schmalspurbahnen angekauft und wann sind diese abgeschrieben?

Wann sind die Anlagen für den Güterverkehr in Zell am See abgeschrieben?

Antwort:

Die ÖBB teilen mir mit, daß die letzten Auslieferungen von modernen Rollwagen in den Jahren 1984 bis 1987 mit insgesamt 87 Fahrzeugen erfolgten. Die Abschreibungsfristen für die Rollwagen betragen 25 Jahre. Im Bahnhof Zell am See befinden sich keine Anlagen für den Güterverkehr der Schmalspurbahn Zell am See - Krimml, da sich diese Anlagen im Bahnhof Tischlerhäusl befinden. Die Frage, ob durch das Einstellen des Güterverkehrs verlorene Investitionen entstehen, ist ebenfalls Gegenstand der bereits erwähnten Untersuchung durch externe Fachleute.

4. Stimmt es, daß seitens der ÖBB der Güterverkehr auf der Strecke Zell am See - Krimml am 25.9.1998 eingestellt wurde?

Antwort:

Die Bedienung der Anschlußbahnen und Ladegleise auf der Strecke Zell am See - Krimml wurde mit Fahrplanwechsel 27.9.1998 eingestellt.

5. Wenn ja, aus welchem Grund?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖBB erfolgten diese Maßnahmen insbesondere aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen.

7. Erfolgte die Einstellung des Güterverkehrs auf dieser Strecke im Einvernehmen mit den bisherigen Kunden der angrenzenden Gemeinden und mit dem Land Salzburg?

Antwort:

Die betroffenen Kunden, die Gemeinden (durch den Sprecher der Pinzgauer Bürgermeister -

konferenz Hr. Bürgermeister Steiner, Stuhlfelden) und das Land Salzburg wurden von den ÖBB rechtzeitig über die geplanten Maßnahmen im Güterverkehr informiert. Um das hestehende Transportsubstrat weiterhin auf der Schiene zu halten, wurden der verladenden Wirtschaft entsprechende Ersatzangebote (unter Einbindung der Umschlagsplattform Saalfelden) offeriert.

8.11. Wurde der Güterverkehr auf der Strecke Zell am See - Krimml öffentlich vor der Einstellung ausgeschrieben und wenn ja gibt es Konzessionsansuchen von Interessenten?

Welche Vorgangsweise plant das BMWV zur Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf der Krimmlbahn?

Wie steht das BMWV zur Vergabe einer Eisenbahnkonzession für den Güterverkehr an Dritte und welche Maßnahmen werden gesetzt, um ein solches Vorhaben zu unterstützen?

Werden sie ein solches Vorhaben der Fa. Senoplast unterstützen, wenn ja unter welchen Bedingungen?

Antwort:

Eine Ausschreibung des Güterverkehrs auf der Strecke Zell am See - Krimml ist geplant und es liegt auch bereits ein Konzessionsansuchen für einen Nachfolgeverkehr vor. Dieses Ansuchen wird derzeit von der Eisenbahnbehörde nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes geprüft.

12. Sind die ÖBB bereit, nicht mehr benötigtes Rohmaterial des Güterverkehrs (Rollwagen, Lokomotiven etc.) zu entsprechenden Preisen an Dritte, die an der Aufrechterhaltung eines Betriebes denken, zu verkaufen?

Antwort:

Nach Angaben der ÖBB ist ein Interessent für den Ankauf von Rollwagen aufgetreten und die ÖBB haben einen Verkauf des Wagenmaterials in Aussicht gestellt.

13. Warum ist das Angebot der Fima Rail und Sea im Frühjahr 1998 seitens des ÖBB - Geschäftsbereiches Güterverkehr abgelehnt worden?

Antwort:

Ein Angebot der Fa. Rail and Sea ist den ÖBB nicht bekannt.

14. Ist es richtig, daß das ÖBB - Management zum 31.12.1998 an die Einstellung des Güterverkehrs auf der "Mariazellerbahn" inkl. Nebenstrecken nach Wieselburg denkt und in der Folge auch der Güterverkehr auf der Ybbstalbahn und auf den Waldviertler Schmalspurbahnen eingestellt werden soll?

Antwort:

Entsprechend den Vorgaben des Bundesbahngesetzes 1992 sind die ÖBB nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und zu betreiben. Die ÖBB haben die Frage der Einstellung des Personen - und Güterverkehrs nach betriebswirtschaftlichen Kriterien unter Berücksichtigung des Kostendeckungsgrades zu beurteilen. Nach Auskunft der ÖBB werden sie im Lichte dieser Überlegungen mit Wirksamkeit 1.1.1999 die Streckenabschnitte St.Pölten Alpenbf. - Kirchberg a. d. Pielach (Mariazellerbahn) und Ober Grafendorf - Ruprechtshofen(- Wieselburg a.d. Erlauf) schienengüterverkehrsmäßig nicht mehr bedienen. Die Transporte der Hauptgüter (Rüben, Getreide) werden im Einvernehmen mit der verladenden Wirtschaft auf die nahegelegene Westbahn (7 - 15km) verlagert.

Die Strecken Waidhofen Ybbs - Lunz am See, Gstadt - Ybbsitz, Gmünd NÖ - Groß Gerungs und Gmünd NÖ - Litschau werden einer weiteren betriebswirtschaftlichen Analyse unterzogen.

15.,16. Wie steht das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zu dem Umstand, daß dadurch ganze ohnehin wirtschaftlich schwache - Regionen vom Schienengüterverkehr abgenabelt werden?

Welche Vorgangsweise plant das BMWV um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu unterstützen und den Güterverkehr auf den o.a. Strecken aufrecht zu erhalten?

Antwort:

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr unterstützt den Güterverkehr auf der Schiene durch eine Fülle von Maßnahmen, wie zum Beispiel durch die im Vertrag mit den ÖBB über gemeinwirtschaftliche Leistungen vorgesehene jährliche Förderung von ca. 2 Mrd öS für

kombinierte und Gefahrgutverkehre, die Förderung der Errichtung und Verbesserung von Anschlußbahnen sowie die Finanzierung der Infrastruktur der ÖBB aufgrund des Bundesbahngesetzes. Alle diese Maßnahmen kommen auch wirtschaftlich schwachen Regionen zugute.

Wenn es trotz dieser vielfältigen Förderungsmaßnahmen den ÖBB im Einzelfall aus betriebswirtschaftlichen Gründen unmöglich ist, einen kostendeckenden Güterverkehr auf der Schiene anzubieten, bleibt immer noch die Möglichkeit eines Betriebes des Güterverkehrs durch Dritte aufgrund einer Konzession für den Eisenbahnbetrieb auf fremder Infrastruktur. Diese Möglichkeit wurde durch die letzte Novelle des Eisenbahngesetzes eröffnet.