

4975/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5289/J - NR/1998, betreffend Güterverkehr auf der schmalspurigen Regionalbahn Zell/See - Krimml (Pinzgaubahn), die die Abgeordneten Böhacker und Kollegen am 27. November 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 3:

Der Güterverkehr auf der Pinzgaubahn wurde gemäß Angaben der ÖBB wegen des starken Rückganges des Güterverkehrsvolumens in den letzten Jahren aufgrund betriebswirtschaftlicher Überlegungen eingestellt.

Zu den Fragen 4 und 15:

Eine Möglichkeit zur Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf der Krimmlerbahn wäre der Betrieb des Güterverkehrs durch Dritte aufgrund einer Konzession für den Eisenbahnbetrieb auf der Infrastruktur der ÖBB. Dieser Weg wurde durch die mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 (EIRAG) erfolgte Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 ermöglicht. § 1 a des novellierten Eisenbahngesetzes sieht die Möglichkeit des Erwerbes einer Konzession für den Eisenbahnverkehr auf Eisenbahnanlagen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor, wobei ein möglicher Anwärter für einen Nachfolgegüterverkehr genauso wie die ÖBB nur ein Benützungsentgelt für die Infrastrukturnutzung zu bezahlen hätte. Es erfolgt nach der formellen

Einstellung des Güterverkehrs durch die ÖBB auch eine Interessentensuche für den Betrieb des Güterverkehrs auf der Krimmlerbahn.

Zu den Fragen 5 und 6:

Die Aufrechterhaltung des Güterverkehrs der ÖBB wird seitens meines Ressorts durch eine Fülle von Maßnahmen unterstützt, 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 allen Regionen Österreichs zugute. Wenn es trotz dieser vielfältigen Förderungsmaßnahmen die ÖBB im Einzelfall entscheidet, einen Güterverkehr auf der Schiene nicht anzubieten, ist die bereits erwähnte Möglichkeit eines Betriebes durch Dritte möglich.

Zu Frage 7:

Von den ÖBB wurden nach eigenen Angaben in die Infrastruktur der Strecke Zell am See - Krimml in den Jahren 1997 bis 1998 Investitionen von insgesamt rd. 11 Mio öS (ohne Erhaltungsausgaben und Personalkosten) getätigt.

Zu den Fragen 8 und 9:

Die Bedienung der Anschlußbahnen und Ladegleise auf der Strecke Zell am See - Krimml wurde mit Fahrplanwechsel am 27.9.1998 eingestellt. Nach Angaben der ÖBB wurden die betroffenen Kunden, die Gemeinden (durch den Sprecher der Pinzgauer Bürgermeisterkonferenz) und das Land Salzburg rechtzeitig über die geplanten Maßnahmen im Güterverkehr informiert. Um das bestehende Transportvolumen weiterhin auf der Schiene zu halten, wurden der verladenden Wirtschaft entsprechende Ersatzangebote offeriert. Die Kunden wurden Anfang September 1998 persönlich über den Einstellungszeitpunkt und die möglichen Transportalternativen informiert. Zusätzlich wurde am 23.9.1998 die Einstellung schriftlich bekanntgegeben.

Zu Frage 10:

Weder den ÖBB noch meinem Ressort liegt ein jährliches Gesamttonnageangebot von 60.000 Tonnen vor. Von der Fa. Senoplast als bisherigem Hauptgüterkunden wurde nur ein Betriebsentwicklungskonzept vorgelegt, das einen gesamthaften Transportleistungsbedarf aufweist, aber keinerlei jährliche Aufkommensgarantien für die Schiene enthält.

Zu Frage 11:

Die Bediensteten des Verschubdienstes zählen zum Unternehmensbereich Infrastruktur und werden daher durch den Bund bezahlt. Die Schieneninfrastruktur - Finanzierungsgesellschaft m.b.H. finanziert Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Zu Frage 12:

Die ÖBB sind nach eigenen Angaben bestrebt, der verladenden Wirtschaft auch weiterhin den Zugang zum Schienenverkehr zu bieten und haben daher in Saalfelden ein entsprechend leistungsfähiges Güterumschlagzentrum eingerichtet. Die Firmen organisieren den Vor- und Nachlauf entweder selbst oder diese Leistungen werden durch örtliche Transportunternehmen angeboten.

Zu Frage 13:

Nach Auskunft der ÖBB gibt es für die Einstellung des Güterverkehrs auf der Pinzgaubahn keine "Rationalisierungsprämien".

Zu Frage 14:

Es ist bereits ein Ansuchen einer an der gegenständlichen Bahnstrecke liegenden Firma auf Erteilung einer Verkehrskonzession für einen bestimmten Streckenabschnitt erfolgt, welcher derzeit von der Eisenbahnbehörde nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes geprüft wird. Nach Einstellung des Güterverkehrs durch die ÖBB besteht die Möglichkeit der Führung eines Güterverkehrs durch Dritte im Rahmen einer Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Möglichkeit wurde mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz, BGBl I Nr.15/1998, geschaffen, welches u.a. die Zugangsvoraussetzungen zur Schieneninfrastruktur regelt.

Im Rahmen von anhängigen Verfahren zur Erlangung einer Konzession für den Güterverkehr wird dem Antragsteller eine entsprechende verfahrensrechtliche Hilfestellung wie auch die Gesprächsbereitschaft mit den zuständigen Fachprüfern, -bearbeitern im Rahmen meiner Möglichkeiten angeboten werden.

Zu Frage 16:

Nach Auskunft der ÖBB wurden 12 frei gewordene Rollwagen einem Interessenten bereits angeboten. Triebfahrzeuge stehen derzeit nicht zur Disposition, da ein entsprechender Eigenbedarf in anderen Bereichen gegeben ist.

Zu Frage 17:

Ja.

Zu Frage 18:

Entsprechend den Vorgaben von § 1 Bundesbahngesetz 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. Im Lichte dieser Überlegungen werden die ÖBB mit Wirksamkeit 1.1.1999 die Streckenabschnitte St. Pölten Alpenbahnhof - Kirchberg an der Pielach und Obergrafendorf- Ruprechtshofen schienengüterverkehrsmäßig nicht mehr bedienen. Die Transporte der Hauptgüter Rüben und Getreide werden im Einvernehmen mit der verladenden Wirtschaft auf die nahegelegene Westbahn (7 bis 15 Kilometer) verlagert. Die Strecken Waidhofen a.d. Ybbs - Lunz am See sowie Gstadt - Ybbsitz, Gmünd - Groß Gerungs und Gmünd - Litschau werden von den ÖBB einer weiteren betriebswirtschaftlichen Analyse unterzogen. Seitens meines Ressorts werden darüberhinaus in den nächsten Monaten alle Strecken des sogenannten "C - Netzes" ("Nebenbahnen") einer eingehenden betriebs- und volkswirtschaftlichen Prüfung durch externe Prüfer unterzogen. Bei dieser Prüfung geht es darum, die Kosten für die Infrastruktur und Aufrechterhaltung des Betriebes dieser Strecken

objektiv herauszuarbeiten, um - im Falle, daß die ÖBB den Betrieb auf dieser Strecke einstellt Grundlagen für eine öffentliche Ausschreibung dieser Strecken zu haben. Die öffentliche Ausschreibung soll allen Interessenten an dieser Strecke offen stehen und die Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs auf diesen Strecken möglich machen.

Beilage konnte nicht gescannt werden!!