

5944/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6222/J - NR/1999, betreffend „Verkehrslawine statt Schiene“ am Beispiel der Mühlkreisbahn in Oberösterreich, die die Abgeordneten Dr. Povysil und Kollegen am 10. Mai 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Es ist mir bekannt, daß die ÖBB die Einstellung des Güterverkehrs auf dem Teilabschnitt Gerling - Aigen Schlägl der Mühlkreisbahn beabsichtigt haben, es ist dazu jedoch noch nicht gekommen.

Zu Frage 2:

Da seitens des Landes Oberösterreich am 29.4.1999 bei den ÖBB eine Bestellung über Güterverkehrsleistungen auf der Strecke Linz-Urfahr - Aigen-Schlägl abgegeben und der konkrete Bestellauftrag an die ÖBB erteilt wurde, das derzeitige Angebot an Abfertigungsstellen und Güterzügen in unverändertem Umfang weiterhin zu gewährleisten, wird der Güterverkehr im vereinbarten Zeitraum von (vorerst) 5 Jahren nicht eingestellt.

Zu den Fragen 3 und 4:

Die Abfrage der gewünschten Daten stößt auf das Problem, daß es „24 Nebenbahnen“ nicht gibt. Die Zahl der betrieblich als Nebenbahnen eingestuft Strecken liegt weit darüber. Der Begriff „Nebenbahn“ existiert nur für betriebliche Erfordernisse und resultiert aus unterschiedlichen Bau - und Betriebsvorschriften (Sicherung von Straßenkreuzungen etc.). Wichtige Strecken wie Herzogenburg - Krems oder Schwechat - Wolfsthal sind Nebenbahnen. Für den Güterverkehr unbedeutende Strecken wie St. Pölten - Leobersdorf, Lienz - San Candi - do/Innichen, Klagenfurt - Rosenbach oder St. Veit - Villach sind Hauptbahnen. Einige Strecken wechseln im Verlauf ihren Status: Krems - St. Valentin ist bis Mauthausen eine Nebenbahn und ab dort eine Hauptbahn. Die Strecke Zeitweg - Klagenfurt ist bis St. Paul eine Nebenbahn und dann Hauptbahn, wobei der kommerziell wichtigere Abschnitt im Nebenbahnbereich liegt. Eine Zusammenstellung der Tonnage von Strecken, die betrieblich als Nebenbahnen eingestuft sind, hat daher für die Fragesteller keinen vernünftigen Wert. Das Güterverkehrsvolumen der ÖBB im Gesamtnetz ist in der Amtlichen Eisenbahnstatistik enthalten und beträgt gemäß letzter vorliegender Ausgabe für das Jahr 1997 74,347 Mio Tonnen. Für das Jahr 1998 wurden von den ÖBB 76,508 Mio Tonnen gemeldet.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß diese Fragen den kommerziellen Geschäftsbereich der ÖBB betreffen und daher nicht beantwortet werden können.

Zu Frage 5:

Da das Land Oberösterreich mit den ÖBB einen Vertrag über die Weiterführung des Güterverkehrs abgeschlossen haben, erübrigen sich Untersuchungen über andere Formen einer Fortführung des Verkehrs auf dieser Strecke.

Zu Frage 6:

Eine Einstellung der Mühlkreisbahn war seitens der ÖBB nie beabsichtigt. Was die Führung des Güterverkehrs auf dem Streckenabschnitt Gerling - Aigen/Schlägl betrifft, handelt es sich um eine betriebswirtschaftliche Entscheidung des Managements der ÖBB, ob, in welchem Streckenabschnitt und in welcher Form diese erfolgt. Mit dem vom Nationalrat beschlossenen Bundesbahngesetz 1992 wurde das Unternehmen ÖBB zu betriebswirtschaftlicher Führung des Güterverkehrs und des Personenverkehrs verpflichtet. Für Personenverkehr oder Güterverkehr, die keine betriebswirtschaftliche Rentabilität aufweisen, sind entweder geeignete Rationalisie -

rungsmaßnahmen oder Einstellungen erforderlich, es sei denn, durch die Gebietskörperschaften werden diese Verkehre in einem Verkehrsdienstvertrag bestellt.

Zu Frage 7:

Eine Zustimmung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu einer Einstellung des Güterverkehrs ist nach dem Eisenbahngesetz nicht erforderlich. Falls eine solche Einstellung erfolgt, steht es Dritten nach dem Eisenbahngesetz jedoch frei, eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Betrieb auf dieser Strecke der ÖBB zu beantragen. Es besteht auch die Möglichkeit, den Güterverkehr auf dieser Strecke auszuschreiben, um einen Interessenten dafür zu finden.

Zu den Fragen 8 bis 13:

Diese Fragen fallen in die Zuständigkeit des Herrn Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Zu Frage 14:

Die Kampagne „Schiene statt Verkehrslawine“ wurde ausschließlich vom BMWV bestellt und bezahlt und dient der Erhöhung der Akzeptanz der Bevölkerung für Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr. Die Kosten werden ca. 100 Mio öS in zwei Jahren betragen. Die Kampagne „Man fährt wieder Bahn“ wurde von den ÖBB durchgeführt und fällt ausschließlich in die Kompetenz des Managements des Unternehmens ÖBB. Nach dem Bundesbahngesetz hat der Vorstand der ÖBB im Absatzbereich in Eigenverantwortung zu agieren. Eine Einflußnahme - möglichkeit durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr auf Entscheidungen über Werbemaßnahmen der ÖBB besteht nicht.

Zu Frage 15:

Fragen an den Aufsichtsrat der ÖBB können nur von diesem selbst beantwortet werden.

Zu den Fragen 16 und 17:

Das Weisungsrecht des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr gem. Bundesbahngesetz 1992, § 12, bezieht sich auf die „Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze“ und ist ausdrücklich auf „allgemeine Weisungen“ sowie in Fällen höherer Gewalt auch auf Anweisungen im Einzelfall beschränkt. Laut Bundesbahngesetz 1992, § 12 (2) sind den ÖBB die Kosten

hiefür unter Heranziehung der für gemeinwirtschaftliche Leistungen geltenden Kriterien abzugelten. Eine Weisung zur Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf einer bestimmten Strecke kann nicht erteilt werden. Im übrigen verweise ich zur Vorgangsweise auf meine Antwort zu Frage 7.

Zu Frage 18:

Die gesetzliche Beförderungspflicht bezieht sich nur darauf, daß für eine bestehende Ladestelle Transportaufträge angenommen werden müssen. Wird diese Ladestelle geschlossen, ist sie auch nicht mehr von der gesetzlichen Beförderungspflicht erfaßt. Grundsätzlich verweise ich zur Problematik des Güterverkehrs auf Strecken, wo die ÖBB diesen Verkehr einstellen, auf meine Antwort zu Frage 7.

Zu Frage 19:

Mittlerweile hat das Land Oberösterreich mit den ÖBB einen Vertrag über die Weiterführung des Güterverkehrs auf der Mühlkreisbahn abgeschlossen, daher erübrigen sich Konsequenzen aus dem zitierten Initiativantrag.