



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**Der Bundesminister für Verkehr**  
**Pr.Z1. 5905/2-1-1982**

II-3612 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
 des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

1656 IAB

1982-03-17

zu 1662 IJ

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
 der Abg. Vetter und Genossen, Nr.  
 1662/J-NR/1982 vom 1982 01 21,  
 "Entscheidungen über Nebenbahnen  
 im Waldviertel".

Ihre Anfrage beeöhre ich mich, wie folgt zu beantworten:

#### Zu 1 und 2

Die Nebenbahnfrage wurde von der Bundesregierung stets über ihre rein verkehrswirtschaftliche Bedeutung hinaus in ihrem größeren verkehrspolitischen Zusammenhang bei der Verkehrsbedienung des Raumes gesehen. Diese Haltung hat schon zu Beginn der 70er-Jahre zur Betrauung der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) mit der Erstellung eines Gutachtens über die verkehrs- und raumwirtschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen geführt. Die Österreichische Raumordnungskonferenz hat in ihrem Gutachten aus dem Jahre 1980 diese Auffassung bestätigt und als Entscheidungskriterien u.a. Aspekte des Fremdenverkehrs, der Krisenvorsorge, der Grenzlandförderung und raumordnungspolitische Zielsetzungen genannt. Auch die von Ihnen zitierte Meinungsäußerung des Herrn Bundeskanzlers im Finanz- und Budgetausschuß entspricht diesem Gedanken der raumübergreifenden Bedeutung der gesamten Nebenbahnfrage. Ich trete dieser Auffassung vollinhaltlich bei.

Die Nebenbahnen des Waldviertels, insbesondere die Schmalspurbahnen, zählen zu jenen mit besonders schlechtem wirtschaftlichen Kostendeckungsgrad. Weil aber bei den endgültigen Entscheidungen auch andere als rein betriebswirtschaftliche Kriterien zu berücksichtigen sein werden, habe ich die ÖBB aufgefordert, mit Bedachtnahme auf die Beurteilungskriterien der ÖROK nochmals aus ihrer betriebswirtschaftlichen Sicht Stellung zu nehmen, damit aber keinen Einstellungsantrag zu verbinden. Um eine Entscheidungsfindung unter Zugrundelegung sämtlicher von der ÖROK angeführter Kriterien zu ermöglichen, habe ich nach entsprechendem Bericht an die Bundesregierung alle betroffenen Landeshauptmänner, darunter auch den Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich um Mitteilung ersucht, ob bzw. inwieweit das Land an der Weiterführung von betriebswirtschaftlich nicht mehr erhaltungswürdigen Nebenbahnen im Bereich von Niederösterreich unter Bedachtnahme auf die vorgenannten, auch die Landeskompétenz betreffenden Kriterien interessiert ist und in welchem Ausmaß zutreffendenfalls Bereitschaft für eine Zuschußleistung besteht.

Aus der Vielfalt der Entscheidungsaspekte der Nebenbahnfrage wird ersichtlich, daß sich wegen möglicher Verkehrsanbindungen zur Donau auch Bezugspunkte für die Rhein-Main-Donau Wasserstraße ergeben, ohne daß daraus eine verbindliche Wechselbeziehung zum Zeitpunkt der Fertigstellung entsteht.

Die Bundesregierung tritt jedenfalls konsequent und vorbehaltlos für die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung ein.

### Zu 3

Investitionen für Nebenbahnen setzen aber eine vorherige endgültige Entscheidungsfindung über deren künftiges Schicksal voraus, will man nicht das Risiko verlorenen Aufwandes eingehen. Es wurden und werden jedoch auf den Waldviertler Nebenbahnen - wie auch auf allen anderen untersuchten Nebenbahnstrecken - die für die Betriebssicherheit notwendigen Erhaltungsarbeiten durchgeführt.

Zu 4 und 5

Unabhängig von der Frage der Entscheidungsfindung über das weitere Schicksal der Nebenbahnen können bei den Nebenbahnen mit Normalspur die zweiachsigen Personenwagen schrittweise durch vierachsige ersetzt werden, weil hier das Risiko eines verlorenen Aufwandes nicht besteht.

Für die von Ihnen genannten Schmalspurbahnen hängt die Anschaffung von neuem Material aber von der endgültigen Entscheidung über das Schicksal dieser Nebenbahnen ab und kann, wie schon dargestellt, nicht ausschließlich eine die ÖBB berührende Frage sein.

Der Reisezugsverkehr auf diesen Bahnen wird - sofern nicht in Einzelfällen aus Fremdenverkehrsinteressen Dampflokomotiven verwendet werden - ausschließlich von Diesellokomotiven der Reihe 2091 und 2095 abgewickelt. Im Februar 1981 wurde für den Dienst auf diesen Strecken eine weitere Diesellokomotive der Reihe 2095 (Baujahr 1958) zugewiesen. Im Interesse des Fremdenverkehrs wurden während des Sommerfahrplanes 1980 und 1981 an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen auf der Strecke Gmünd - Groß Gerungs zwei Reisezugpaare mit Dampflokomotiven (überwiegend Lok 298.297, teilweise Lokomotiven der Reihe 399) geführt. Diese für den regionalen Fremdenverkehr interessante Maßnahme ist auch im Sommer 1982 vorgesehen.

Wien, 1982 03 15  
Der Bundesminister

