

II-11173 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/60-4-1993

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**  
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Anschöber, Freunde und Freundinnen vom  
12.7.1993, Zl. 5186/J-NR/1993,  
"Neuberger-Bahn"

5188/AB

1993-03-14

zu 5186/13

Gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 ist der Nationalrat befugt, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen. § 90 zweiter Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 präzisiert die "Gegenstände der Vollziehung" - also die Gegenstände des Fragerechtes - unter Verwendung des Wortlautes des § 2 Abs. 3 des Bundesministeriengesetzes 1973. Demgemäß sind darunter zu verstehen: "Regierungsakte, Angelegenheiten der behördlichen Verwaltung oder der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten."

Für den Umfang der Pflicht zur Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage ist daher vor allem von Bedeutung, ob die Frage einen "Gegenstand der Vollziehung" betrifft.

Das in Art. 52 Abs. 1 B-VG niedergelegte Fragerecht und die ihm korrespondierende Informationspflicht sollen die Volksvertretung in die Lage versetzen, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob die Regierungsgeschäfte den von der Volksvertretung beschlossenen Gesetzen gemäß, desgleichen aber, ob sie darüber hinaus auch den politischen Intentionen der Volksvertretung entsprechend geführt werden. Sie finden daher ihre Grenze in den Ingerenzmöglichkeiten, über die die Bundesregierung und ihre einzelnen Mitglieder in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich verfügen.

Eine parlamentarische Anfrage im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen ist damit so weit vom Interpellationsrecht gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG ("Vollziehung des Bundes") erfaßt, als in den Organen dieser Unternehmen Verwaltungsorgane tätig werden. Konsequenterweise unterliegen daher auch nur die Handlungen von Verwaltungsorganen in den Organen von Unternehmen der parlamentarischen Interpellation.

Nicht vom Interpellationsrecht umfaßt sind jedoch Handlungen, die von geschäftsführenden Unternehmungsorganen selbst gesetzt werden.

- 2 -

*Ihre Fragen 4, 5 und 8-10 beziehen sich aber ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen und wären daher auch von diesen zu beantworten.*

*Ich habe aber Ihre Anfrage an die ÖBB weitergeleitet. Die entsprechende Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.*

*Die Fragen mit den Nummern 6 und 7 wurden nicht gestellt.*

*Ihre Fragen 1 - 3 darf ich wie folgt beantworten:*

*Zu den Fragen 1 und 2:*

*"Ist bei den Verhandlungen um die Neuberger-Bahn berücksichtigt, daß das Obere Mürztal eine Krisenregion ist und sich die Gemeinden eine Finanzierung der Bahn daher kaum leisten werden können?"*

*Ist bei den Verhandlungen um die Neuberger-Bahn berücksichtigt, daß neue Betriebsansiedlungen mit einem bestehenden Bahnnetz leichter realisiert werden können als ohne und daher die Erhaltung dieser Nebenbahn auch eine starke wirtschaftliche Komponente hat?"*

*Bei den gegenwärtig laufenden Verhandlungen Bund - Länder bzw. Gemeinden - ÖBB bezüglich der gemeinsamen Finanzierung des Regional- und Nahverkehrs, bei denen auch über den Weiterbestand der Neuberger-Bahn verhandelt wird, wird berücksichtigt, daß das obere Mürztal eine Krisenregion ist, und daß die Gemeindebudgets dieser Region extrem belastet sind. Ferner wird berücksichtigt, daß die Neuberger-Bahn eventuell für Betriebsansiedlungen das Rückgrat der Verkehrsbedienung darstellen könnten. Konkrete Absichten für Betriebsansiedlungen wären dem Verkehrsressort jedoch bekanntzugeben; das gegenwärtige Güterverkehrsaufkommen ist mit 35.000 Tonnen (1992) Mio. Jahrestonnen extrem gering.*

*Grundsätzlich wird seitens der ÖBB - insbesondere für das Jahr 1994 - davon ausgegangen, daß die gemeinwirtschaftliche Leistungserbringung auf dieser Strecke bestellt wird. Seitens des Landes liegt aber noch keine konkrete Bestellung vor.*

- 3 -

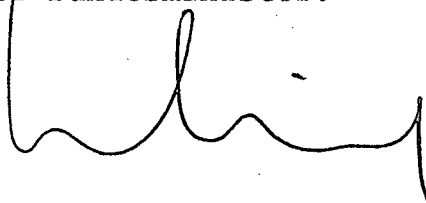
Zu Frage 3:

"Warum wird allen verkehrspolitischen Überlegungen zum Trotz der Bundesbus immer noch parallel zur Bahn geführt, anstatt ihn ab Kapellen und Neuberg für das Hinterland einzusetzen?"

Die verkehrspolitische Prioritätensetzung zugunsten des öffentlichen Schienen-Personenverkehrs darf nicht dazu führen, den Schienenverkehr immer und überall als "Allheilmittel" anzusehen. Auch Busse haben insbesondere in Schwachlastzeiten ihre Berechtigung. Bei der bisherigen Fahrplangestaltung wurde auf die Abstimmung zwischen Bahn- und Busfahrplan entsprechend Bedacht genommen, sodaß sich diese beiden Verkehrsarten durchaus ergänzen.

Die Kursführung auf der Kraftfahrlinie wurde im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden sowie Schulen festgelegt.

Wien, am 10. September 1993  
Der Bundesminister:



STELLUNGNAHME DER ÖBB ZUR PARLAMENTARISCHEN  
ANFRAGE NR. 5186/J-NR/1993

Zu Frage 4:

"Ist an die Schaffung einer Bedarfshaltestelle im Bereich Grüne Insel/Schachner-Hauptschule gedacht, um dieses große Siedlungsgebiet direkt an die Bahnlinie anzubinden?"

Sollten die Verhandlungen mit den Ländern und Gemeinden positiv verlaufen und die Neuberger-Bahn weiter bestehen bleiben, so ist bei entsprechender Kostenbeteiligung der Interessierten durchaus die Schaffung einer Bedarfshaltestelle im Bereich Grüne Insel/Schachner Hauptschule möglich.

Zu Frage 5:

"Ist langfristig an einen Lückenschluß der Bahn zwischen Neuberger und St. Aegydt a.N. ("Göllerbahn") gedacht und wäre eine Einstellung der Neuberger-Bahn im Hinblick auf diesen Lückenschluß nicht kontraproduktiv?"

Für das (kostenintensive) Projekt einer "Göllerbahn" ist aus der Sicht der ÖBB derzeit kein ausreichender Verkehrsbedarf gegeben. Gegenständliches Vorhaben wird - insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Wirtschaftlichkeit - daher derzeit nicht in Erwägung gezogen.

Zu den Fragen 8, 9 und 10:

"Wie hat sich auf den einzelnen Nebenbahnen der Personenverkehr seit 1990 verändert?"

Wie hat sich auf den einzelnen Nebenbahnen der Güterverkehr seit 1990 verändert?"

Wie hoch ist auf den einzelnen Nebenbahnen der Kostendeckungsgrad?"

Gegenüberstellend die Strecken Markt St. Aegydt am Neuwalde - Traisen / Mürzzuschlag - Neuberger Ort :

Entwicklung des Personenverkehrs:

1990: rd. 329.000 Reisende	1990: rd. 76.000 Reisende
1991: rd. 411.000 Reisende	1991: rd. 84.000 Reisende
1992: rd. 405.000 Reisende	1992: rd. 85.000 Reisende

- 2 -

Die Entwicklung des Güterverkehrs stellt sich wie folgt dar:

1990: rd. 53.000 Tonnen	1990: rd. 18.000 Tonnen
1991: rd. 51.000 Tonnen	1991: rd. 30.000 Tonnen
1992: rd. 49.000 Tonnen	1992: rd. 35.000 Tonnen

Der Kostendeckungsgrad betrug 1990: 7,6% / 7,9% , 1991: 8,0% / 8,9% und 1992: 6,7% / 8,5% .