



II-5065 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/8-1-1979

2405/AB

1979-05-02

zu 2408/10

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Kraft, Gurtner und Genossen, Nr.
2408/J-NR/1979 vom 1979 03 07, "Bahn-
linie Wels-Ried-Simbach-München".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1

Das Unternehmenskonzept der Österreichischen Bundesbahnen sieht im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit des elektrischen Zugbetriebes die Weiterführung der Elektrifizierung des Streckennetzes vor. Etwa die Hälfte des Streckennetzes der Österreichischen Bundesbahnen ist bereits elektrifiziert. Da auf diesen 50 v.H. des Streckennetzes etwa 90 v.H. der Transportleistung abgewickelt werden, bedarf es für die Weiterführung der Elektrifizierung wissenschaftlich fundierter Entscheidungshilfen.

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage wird ein von den Österreichischen Bundesbahnen in Auftrag gegebenes Gutachten über den zweckmäßigsten Einsatzbereich der den Österreichischen Bundesbahnen zur Verfügung stehenden Traktionsarten auf den noch nicht elektrifizierten Normalspurstrecken darstellen. Dabei wird insbesondere von den Kriterien der Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltbelastung ausgegangen. Dieses Gutachten wird von Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. E. ENGEL, Vorstand des Institutes für Eisenbahnwesen, Spezial-

- 2 -

bahnen und Volkswirtschaft der Technischen Universität Wien zusammen mit einem Fachmann für Energiewirtschaft (Univ. Prof. Dr. L. BAUER von der Technischen Universität Wien) und einem Fachmann für Volkswirtschaftslehre (Univ. Prof. Dr. H. SCHUSTER von der Johannes-Kepler-Universität in Linz) erstellt und soll im Herbst 1979 fertiggestellt sein.

Die Anfrage berührt die österreichische Strecke Wels - Ried im Innkreis und Braunau am Inn. Diese Strecke unterteilt sich in den bereits elektrifizierten Abschnitt Wels - Neumarkt-Kallham und in den noch nicht elektrifizierten Abschnitt Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn. Unvorgreiflich einer auf das erwähnte Gutachten gestützten Meinungsbildung über die Fortsetzung der Elektrifizierung des Streckennetzes der Österreichischen Bundesbahnen kann für den in Rede stehenden Streckenabschnitt Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn bereits heute eine Fortführung der Elektrifizierung in Aussicht genommen werden. Dies deswegen, weil in Vorbereitung stehende Großvorhaben im Raume Linz und Salzburg sowie österreichweite Aktivitäten zur Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene eine geschlossene Elektrifizierung des Streckennetzes im Ost-West-Verkehr wirtschaftlich und betrieblich unerlässlich erscheinen lassen.

Zu 2

Gegenwärtig liegt nur eine Absichtserklärung der Deutschen Bundesbahn vor, den schwach frequentierten Schienenpersonenverkehr der eingleisigen Hauptbahn Mühldorf (Oberbayern) - Simbach (Inn) aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf Busbeförderung umzustellen. Zur Verwirklichung eines solchen Vorhabens sieht das in der BRD übliche Verfahren vorerst die Befassung der betroffenen lokalen Interessenträger vor. Wie in Erfahrung gebracht werden konnte, sollen Ende Mai 1979 in Wasserburg-Inn Gespräche unter dem Vorsitz des bayerischen Ministers für Verkehr stattfinden, bei denen den örtlichen bayerischen Stellen Gelegenheit zur Stellungnahme geboten werden soll. Ob diese Absicht tatsächlich

verwirklicht werden kann, wird sich erst nach einem Entscheidungsprozeß, der geraume Zeit in Anspruch nehmen dürfte, zeigen.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben jedoch nichtsdestoweniger im Hinblick auf die strukturellen Bedürfnisse des Grenzgebietes bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn bereits interveniert. Dabei wurde dringend ersucht, bei Umgestaltungen der Verkehrsstruktur im Grenzraum darauf Bedacht zu nehmen, daß die wirtschaftliche Effektivität des Grenzüberganges in Simbach voll erhalten bleibt. Es ist daher nicht richtig, daß die ÖBB kein Interesse an dieser grenzüberschreitenden Bahnlinie gezeigt hätten.

Zu 3 bis 5

Nach dem multilateralen Übereinkommen vom 9.12.1923 über das internationale Regime der Eisenbahnen, BGBl.Nr. 53/1927, dem ein Statut über den internationalen Eisenbahnverkehr angeschlossen ist, verpflichten sich die Vertragsstaaten, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland und Österreich, in den Fällen, in denen die Eisenbahnnetze sich schon berühren, auf den bestehenden Strecken den durchgehenden Dienst einzurichten, wo immer es die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs verlangen.

Die näheren Vorschriften für den Bereich des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs werden durch bilaterale Abkommen geregelt, mit der Bundesrepublik Deutschland u.a. durch das Abkommen über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen aus dem Jahre 1957, BGBl. Nr. 239. Dieses Abkommen enthält in seinem Art. 3 in der Aufzählung der Gemeinschafts- und Betriebswechselbahnhöfe ausdrücklich den Bahnhof Simbach (Inn). Der Art. 4 dieses Abkommens berechtigt und verpflichtet die Eisenbahnverwaltungen, den öffentlichen Eisenbahnbetrieb auf dem Gebiete des anderen Vertragsstaates von der Staatsgrenze bis zum Gemeinschaftsbahnhof durchzuführen. Demnach besteht nur für diese Strecke ein nach internationalen Rechtsnormen geltend zu machender Anspruch. Die Möglichkeit einer direkten, auf Vertrag oder Rechtsnorm beruhenden Einflußnahme im Rahmen eines eventuellen Stilllegungsverfahrens für die Strecke Simbach - Mühldorf besteht jedoch nicht.

- 4 -

Die in der Bundesrepublik Deutschland laufende Diskussion über Streckenstilllegungen wird nichtsdestoweniger genau verfolgt und im Rahmen der bestehenden Kontakte stets das österreichische Interesse an einem unbeeinträchtigten grenzüberschreitenden Verkehr vertreten.

Ich werde die Angelegenheit auch bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit mit meinem deutschen Amtskollegen erörtern und eindringlich auf die mit dem Grenzübergang in Simbach verbundenen österreichischen Interessen hinweisen.

Im übrigen hat die deutsch-österreichische Raumordnungskonferenz bereits die Frage der Stilllegung von Nebenbahnen im Grenzgebiet erörtert und in einer gemeinsamen Empfehlung vom 28. Oktober 1977 ausgeführt, daß betriebliche Beschränkungen und Netzreduktionen nicht allein nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu bewerten seien. Vielmehr seien in die umfassende raumordnerische Bewertung der einzelnen Maßnahmen und deren Auswirkungen auf den Grenzraum volkswirtschaftliche, regionalwirtschaftliche, umweltbedeutsame und soziale Kriterien mit einzubeziehen. Ich werde veranlassen, daß dieser Standpunkt bei der nächsten Sitzung der deutsch-österreichischen Raumordnungskonferenz neuerlich vertreten wird.

Wien, 1979 04 20
Der Bundesminister

