



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. 18085/5-4/1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Platter und Kollegen vom 30.3.1995, Zl. 897/J-NR/1995,
 "Fahrplangestaltung an der Arlbergstrecke und Bahn-
 hofauflösungen in Tirol"

XIX. GP.-NR
 898 /AB
 1995 -05- 3 1

ZU

897 /J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Werden Sie der ÖBB eine verkehrspolitische Weisung erteilen, die Personennahverkehrsstrecken weiter zu betreiben?

Wenn nein, warum nicht?

Haben Sie bei der ÖBB die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen bestellt?

Wenn ja, um welche Leistungen handelt es sich?

Wenn nein, warum nicht?"

Entgegen der im Motiventeil der Anfrage vorgebrachten Ansicht, daß "der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bei den ÖBB die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen - darunter fallen auch die Leistungen im Nahverkehr - zu bestellen hat" ist die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in der EU-Verordnung 1893/91, die in Österreich wie ein Gesetz gilt, geregelt; demnach können um unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienungs sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, Verträge über Verkehrsdienste abgeschlossen werden. Für Verkehre aus landesplanerischen Überlegungen sind wohl die entsprechenden Landesstellen die zuständigen Behörden. Das Bundesbahngesetz 1992 regelt in § 3 (1) wie der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für seinen Teil der Bestellungen vorzugehen hat, nämlich daß "für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch den Bundesminister für öffentliche

- 2 -

Wirtschaft und Verkehr der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen vorzulegen hat." Was und wieviel an gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu bestellen ist, wird jedoch in keiner Weise vom Gesetz her vorgeschrieben. Für Bestellungen "Gemeinwirtschaftlicher Leistungen" sind im Jahre 1995 von Bundesseite folgende budgetäre Vorsorgen getroffen worden:

- Sozialtarifentschädigung
- Verlagerungsbonus
- Gütersubventionstarife
- Anschlußförderung

Für diese Positionen stehen 7.825.000.000 S zur Verfügung.

Über diese Bestellungen hinaus sieht der Bund keine Veranlassung - und nach der EU-Verordnung hat er auch gar kein Recht dazu - Bestellungen für Leistungen im Regionalverkehr vorzunehmen. Ein Grundangebot für ganz Österreich zur Erbringung von Regionalverkehrsleistungen wird im Wege der Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur, der im Personenverkehr gestützten Tarife sowie der neu eingeführten Anreizkomponente des sog. "Verlagerungsbonus" ohnedies bereits vom Bund finanziert, weshalb die vergleichsweise geringe noch verbleibende Finanzierungslücke für regionale Verkehrsinteressen von den Bundesländern übernommen werden müssen, wenn diese an deren Erbringung interessiert sind. Zu diesem Zweck haben Sie auch Mittel aus der MÖSt erhalten.

Zu den Fragen 3 bis 7:

Die Fragen 3 bis 7 habe ich den ÖBB als für den operationellen Bereich ausschließlich zuständigen Unternehmen übermittelt. Die diesbezügliche Stellungnahme bringe ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis.

Ich möchte aber auch aus meiner Sicht, einige Bemerkungen dazu machen:

Zu Frage 3:

Wenn eine andere Bahnverwaltung bereit ist, die von den ÖBB nicht mehr geführten

- 3 -

Verkehrsverbindungen zu übernehmen, so steht auch jenen - zu den allgemeinen Bedingungen an Sicherheit und bei Bezahlung des entsprechenden Benutzungsentgeltes - die Benützung des Schienennetzes im Rahmen der freien Kapazitäten zur Verfügung.

Zu Frage 6:

Mit dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid vom 23.5.1990, des Amtes der Tiroler Landesregierung (Bauausführungsfrist verlängert mit Bescheid vom 26.5.1993, des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bis 23.5.1998), wurde im Rahmen des 2-gleisigen Ausbaues Schnann - St. Jakob unter anderem auch die Neuerrichtung von Bahnsteigen in der Haltestelle Pettneu genehmigt.

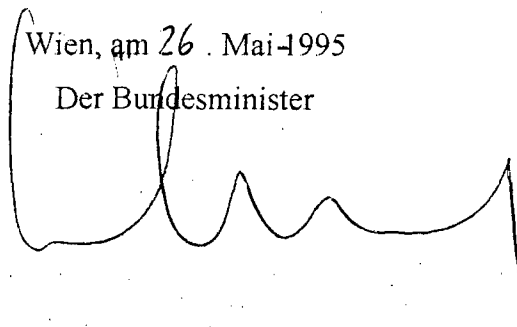
Weiters wurde der Umbau der Gleisanlagen, der Umbau bzw. Neubau von Eisenbahnbrücken, Durchlässen, Stütz- und Futtermauern sowie von Lawinenverbauungen genehmigt.

Der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid beruht auf dem in der Bauverhandlung erzielten Konsens. In der Regel sind für die Realisierung des Projektes entsprechende Vereinbarungen mit den Gemeinden, betroffenen Grundeigentümern etc. zu treffen. Die nur teilweise Realisierung eines Bauvorhabens ist dahingehend zu prüfen, ob nicht eine Projektsänderung vorliegt und eine allfällige Genehmigung zu erteilen ist.

In diesem Sinne wird auch die geplante Nichterrichtung von Bahnsteigen zu prüfen und allenfalls als Projektsänderung zu genehmigen sein.

Wien, am 26. Mai 1995

Der Bundesminister



Stellungnahme der ÖBB zur parlamentarischen Anfrage Zl. 897/J-NR/1995Zu Frage 3:

"Welche Bahnhöfe in Tirol sind von der Schließung betroffen, bzw. sollen in Zukunft geschlossen werden?"

Eine von den ÖBB durchgeführte Marktanalyse des Stanzertales hat ergeben, daß die Regionalzüge der Relation Landeck -St. Anton am Arlberg durchschnittlich von 150 Personen pro Tag benützt werden, wobei die Inanspruchnahme des Verkehrsmittels Bahn - trotz teilweiser Verbesserung des Angebotes im Rahmen des NAT 91 - durch die örtliche Wohnbevölkerung permanent abnimmt. Aufgrund der lokalen Gegebenheiten ist der bahnparallele Busverkehr außerdem wesentlich besser geeignet, das Mobilitätsbedürfnis der örtlichen Wohnbevölkerung zu befriedigen, wobei es durch die Einführung des Tiroler Verkehrsverbundes für die Fahrgäste zu keiner finanziellen Mehrbelastung kommen wird.

In Anbetracht dieser Sachlage und der seitens des Bundeslandes Tirol geübten Zurückhaltung in bezug auf Abschluß eines Vertrages über Verkehrsdienste, sehen die ÖBB keine andere Möglichkeit, als künftig im Personenverkehr auf jegliche kommerzielle Nutzung der Verkehrsstellen Landeck -Perfuchs, Pians, Strengen, Flirsch, Schnann, Pettneu und St. Jakob auf der Arlberg-Ostrampe zu verzichten und damit den Regionalzugverkehr auf diesem Streckenabschnitt de facto aufzulassen.

Sollte sich jedoch das Bundesland Tirol entschließen, einen Regionalzugverkehr auf der Arlberg-Ostrampe bei den ÖBB im Rahmen eines Vertrages über Verkehrsdienste zu bestellen und sich gleichzeitig bereit erklären, den nicht durch Erlöse bzw. durch Abgeltungen des Bundes gedeckten Teil der Betriebskosten für diese Züge den ÖBB zu ersetzen, wird die diesbezügliche Entscheidung revidiert. In diesem Fall werden in der - umgebauten - Haltestelle Pettneu entsprechende Bahnsteige errichtet, was ohne nennenswerten verlorenen Bauaufwand möglich ist.

Zu Frage 4:

"Mit welchen Einschränkungen im Bereich des Personenverkehrs in Tirol ist in den Jahren 1995 bis 1998 zu rechnen?"

- 2 -

Auf Grund des Bundesbahngesetzes 1992 wurde im Nahverkehr das Angebot neu definiert. Dabei gehen die ÖBB aktuell davon aus, daß sie nur jenes Angebot auf dem Markt placieren, welches auch wirtschaftlich vertretbar ist. Dieses Szenario sieht ab dem Fahrplan 1996/97 eine Leistungsreduktion von ca. 13,5 % Jahreszugkilometern vor. Da dieser Fahrplan eine völlig geänderte Struktur gegenüber dem NAT 91 darstellt, ist die derzeit kolportierte Auffassung, daß Züge "gestrichen" werden, nicht richtig. Die ÖBB haben sich allerdings in Tirol entschlossen, ihr Angebot zu den Spitzenzeiten im wesentlichen beizubehalten und planen nur in den Schwachlastzeiten (vormittags, nachmittags und an Wochenenden) Leistungsrücknahmen.

Zu Frage 5:

"Welche Einschränkungen im Personenverkehr sind im Stanzertal und konkret in Pettneu a.A. vorgesehen?"

Derzeit verkehren in der Relation Landeck - St. Anton am Arlberg und umgekehrt noch 6 Regionalzüge pro Tag. Ab dem Fahrplan 1995/96 (d.i. mit 28. Mai 1995) werden die ÖBB ihr Zugangebot auf 4 Regionalzüge pro Tag reduzieren. Ab dem Fahrplan 1996/97 planen die ÖBB die Gesamteinstellung des Verkehrs, sofern nicht seitens des Landes Tirol eine entsprechende Bestellung eines Regionalzugsangebotes auf der Arlberg-Ostrampe bei den ÖBB einlangt.

Zu Frage 6:

"Wurde der Gemeinde Pettneu a.A. der Ausbau des Bahnhofes und der Bau von Bahnsteigen versprochen?"

Für den, die Haltestelle Pettneu betreffenden Projektsabschnitt Schnann - St. Jakob wurde - entsprechend dem Eisenbahngesetz 1957 in der damals gültigen Fassung - die eisenbahnrechtliche Genehmigung zum Bau dieses Abschnittes am 23. Mai 1990 durch einen Bescheid ausgesprochen.

Auf Grund dieses Baubescheides haben die ÖBB grundsätzlich das Recht, aber nicht die Pflicht, sämtliche im Bescheid angeführten Baumaßnahmen auszuführen, sofern ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet werden kann. Da im Zuge des

- 3 -

Baugenehmigungsverfahren für die Errichtung der Haltestelle Pettneu kein Versprechen an die Gemeinde Pettneu sondern eine ÖBB-interne Bestellung vorlag, bestand zum Zeitpunkt der Erwirkung des Baubescheides auch die Absicht der ÖBB, die Haltestelle zu errichten.

Da die ÖBB nunmehr die Auflassung des gesamten Regionalverkehrs in der Relation Landeck - St. Anton am Arlberg planen, wird die Errichtung von Bahnsteigen in der Haltestelle Pettneu nicht mehr erforderlich sein.

Zu Frage 7:

"Welche baulichen Anlagen sind im Rahmen des zweigleisigen Ausbaues in Pettneu geplant?

Was wurde bereits eisenbahnrechtlich verhandelt?

Welche baulichen Maßnahmen wurden in welcher Zeitfolge in Pettneu durchgeführt?"

Durch den zitierten Baubescheid wurden alle für den Bau und den Betrieb dieses Abschnittes notwendigen Maßnahmen genehmigt (u.a. auch die Haltestelle Pettneu).

Folgende Baumaßnahmen wurden seit Baubeginn (am 13.9.1990) durchgeführt.

1992:

Fertigstellung des Lawinentunnels "Apries"

1993:

Baubeginn des Lawinentunnels "Innere Maienbach",

Baubeginn der Rosanna III-Brücke, Tragwerk für Gleis 1

Beginn mit den Unterbauarbeiten im Projektbereich

Baubeginn der Wegunterführung km 92,696

Baubeginn der Natternbachbrücke

1994:

Fertigstellung des Lawinentunnels "Innere Maienbach",

Fertigstellung der Rosanna III-Brücke,

- 4 -

Fortführung der Unterbauarbeiten im Projektbereich

Baufortführung der Wegunterführung in km 92,696

Baufortführung der Natternbachbrücke

Bau der Wirtschaftswegunterführung in km 94,074

Baubeginn der Lawinenverbauung Vadiesen.