



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/16-1-1982

2017 IAB

1982-08-31

zu 2023 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Ofner, Ing. Murer, Nr.
2023/J-NR/1982 vom 1982 07 08, "Wald-
viertler Nebenbahnen".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, 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.

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. In dieser Stellungnahme kamen die ÖBB auch unter Bedachtnahme auf die Beurteilungskriterien der ÖROK zum Schluß, daß - wie für mehrere andere Stecken auch - für die in Rede stehenden drei Schmalspurbahnen ein eisenbahnrechtlicher Einstellungsantrag aus betriebswirtschaftlicher Sicht geboten wäre. Um aber eine Ent-

scheidungsfindung 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 Beachtung auf die vorgenannten, auch die Landeskompetenz betreffenden Kriterien interessiert sei und in welchem Ausmaß zutreffendenfalls Bereitschaft für eine Zuschußleistung bestünde. Im Rahmen der Meinungsbildung über dieses Problem steht die Frage der Nebenbahnen - nunmehr im Zusammenhang mit einem von der Niederösterreichischen Landesregierung erstellten Anliegenkatalog - zur Ausarbeitung einer Vereinbarung gemäß Art. 15 a B-VG in Behandlung. Ein den öffentlichen Verkehr betreffender Abschnitt eines solchen Entwurfes, der eine Lösung des Nebenbahnproblems aus der Sicht der optimalen Verkehrsbedienung vorsieht, wurde bereits ausgearbeitet.

Der Vollständigkeit halber ist abschließend noch festzuhalten, daß die im Motiventeil der Anfrage angeführte Feststellung "... aufgrund des nun vorliegenden positiven Gutachtens der ÖROK ..." mit den tatsächlichen Ausführungen des Gutachtens nicht übereinstimmt, da von der ÖROK zur Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs eine Empfehlung nur hinsichtlich der Streckenabschnitte Gmünd - Weitra und Gmünd - Heidenreichstein vorliegt. Für den Rest wird nur die Aufrechterhaltung des Güterverkehrs empfohlen, wohingegen beim Personenverkehr eine weitere Prüfung für erforderlich erachtet wird.

Was die für diese Nebenbahnen zu tätigen Aufwendungen anlangt, setzen Entscheidungen über künftige Investitionen jedenfalls eine vorherige endgültige Entscheidungsfindung über das künftige Schicksal der Bahnen 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.

Wien, 1982 08 24

Der Bundesminister

