



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/18-1-1980

II-1848 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

826 IAB

1980 -12- 23

zu 880 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Walter Grabher-Meyer und
Genossen, Nr. 880/J-NR/1980 vom
1980 11 27, "Bregenzerwaldbahn".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Im allgemeinen

Bei der Bregenzerwaldbahn handelt es sich um eine jener 44 Nebenbahnen der ÖBB, deren verkehrswirtschaftliche Bedeutung schon seit Jahren in der Öffentlichkeit erörtert wird. Die Österreichische Raumordnungskonferenz hat hierzu im Sommer dieses Jahres ein Gutachten verabschiedet und empfohlen, dieses als eine wesentliche Entscheidungsgrundlage heranzuziehen und ausgeführt, daß es letztlich den politischen Entscheidungen vorbehalten bleibe, wie weit den Vorschlägen der Gutachter zu folgen bzw. welches Gewicht den Kriterien innerhalb der vorzunehmenden Beurteilung beizumessen sei.

Gerade die von der ÖROK herangezogenen Entscheidungskriterien, wie etwa Angelegenheiten des Fremdenverkehrs, der Grenzlandförderung, der Krisenordnung oder raumordnungspolitische Zielsetzungen betreffen Interessensbereiche, die nicht allein aus der Verantwortung des Bundes beurteilt werden können.

Den auf Grund des Bundesbahngesetzes zur wirtschaftlichen Betriebsführung verpflichteten ÖBB werden jedenfalls die finanziellen Lasten, die mit einer Weiterführung von Nebenbahnen verbunden sind, auf Dauer nicht allein aufgebürdet bleiben können. Auf diesen Umstand hat auch der Rechnungshof wiederholt hingewiesen.

Von der grundsätzlichen Nebenbahnfrage zu trennen ist die gegenwärtige Situation der Bregenzerwaldbahn. Wenn in der Anfrage einleitend festgestellt wird, der Verkehr auf der Bregenzerwaldbahn wurde "eingestellt", könnte der Eindruck entstehen, es handle sich bereits um eine dauernde Betriebseinstellung. Die derzeitige Sperre des Schienenverkehrs ist aber vielmehr eine einstweilige, die aus Sicherheitsgründen infolge eines Felssturzes auf der Strecke Kennelbach - Egg notwendig wurde. Ein Ersatzverkehr gemäß § 18 des Eisenbahngesetzes wurde mit Autobussen eingerichtet. In der Folge mußte auf Grund der Ergebnisse der vom Landeshauptmann von Vorarlberg geführten örtlichen Verhandlungen auch der akut von Hangrutschungen gefährdete Abschnitt Egg - Bezau für den Schienenverkehr gesperrt werden. Zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs wurde daher der Ersatzverkehr für die Bregenzerwaldbahn von Egg nach Bezau erweitert.

Diese Bemerkungen erschienen mir geboten, weil die Notwendigkeit einer Sperre aus Sicherheitserwägungen mehrfach in Zweifel gezogen wurde.

Bei der Entscheidung über das künftige Schicksal der Bregenzerwaldbahn wird auch zu bedenken sein, daß eine Sicherung der gesamten Bahnstrecke vor Erdbewegungen über die unmittelbare Sanierungsnotwendigkeit hinaus für die bereits beschädigte Strecke Geldmittel erfordern würde, deren Ausmaß zur Zeit noch nicht genau geschätzt werden kann. Die Größenordnung dürfte jedoch vermutlich weit über 200 Mio S liegen. Der Zeitaufwand für die Ausarbeitung eines umfassenden Sanierungskonzeptes wird von dem vom Land bestellten geologischen Sachverständigen auf 1 1/2 Jahre, die Herstellung eines betriebssicheren Zustandes auf vermutlich 5 bis 6 Jahre ge-

schätzt. Schließlich - und dies ist ein Spezifikum der Bregenzerwaldbahn - wird bei Entscheidungen über das künftige Schicksal und Investitionsvorhaben auch zu klären sein, ob es zu den im Zusammenhang mit der Bregenzer Ache geplanten Energieversorgungsprojekten kommt. Diese Klarstellung ist unerläßlich, will man nicht das Risiko verlorenen Aufwandes eingehen.

Zu 1

Die Bregenzerwaldbahn nimmt im Bewußtsein der Bevölkerung einen hohen Stellenwert ein. Es schien daher geboten, alles zu vermeiden, was als Versuch einer dauernden Einstellung des Schienenverkehrs ohne behördliches Verfahren fehlgedeutet werden könnte. Die ÖBB machten daher von dem ihnen durch das Eisenbahngesetz eingeräumten Recht auf Führung eines Schienenersatzverkehrs jeweils nur im sparsamsten Umfang Gebrauch: sie hielten bzw. halten auf dem nicht unmittelbar von Sicherheitsrisiken betroffenen Streckenteil den Schienenverkehr aufrecht und führten bzw. führen nur in jenem Abschnitt einen Ersatzverkehr, in dem die Sperre des Schienenverkehrs aus Sicherheitsgründen unumgänglich war.

Die Aufrechterhaltung des Betriebes der Bahn auf der Strecke Bregenz - Kennelbach kann nicht als Dauerzustand verstanden werden, soll aber in dieser Übergangs- und Entscheidungsphase unterstreichen, daß über das Schicksal der Bregenzerwaldbahn noch nicht endgültig entschieden ist.

Zu 2

Das zusätzliche Umsteigen in Kennelbach bringt für die Reisenden zweifellos eine gewisse Erschwernis. Die ÖBB sind daher bemüht, die aufgrund des Schienenersatzverkehrs auftretenden Belastungen auf ein Minimum zu reduzieren und haben u.a. ihr Personal angewiesen, älteren oder gebrechlichen Personen beim Ein- und Aussteigen behilflich zu sein.

Zu 3

Bei vorübergehender Einstellung des Schienenverkehrs im Streckenabschnitt Bregenz - Kennelbach und entsprechender Ausdehnung des Schienenersatzverkehrs könnten insgesamt 28 Bedienstete der ÖBB betriebswirtschaftlich zweckmäßiger verwendet werden.

Zu 4

Durch die vorübergehende Einstellung des Schienenbetriebes im Streckenabschnitt Bregenz - Kennelbach könnten die ÖBB monatliche Kosten in der Höhe von rund S 500.000,-- einsparen. Aus der entsprechenden Ausdehnung des Schienenersatzverkehrs würden keine nennenswerten zusätzlichen Kosten erwachsen.

Zu 5

Im Streckenabschnitt Bregenz - Kennelbach der Bregenzerwaldbahn befinden sich 15 Eisenbahnkreuzungen, von denen 5 durch Schranken und 10 durch Straßenverkehrszeichen gesichert sind; von letzteren sind 3 nicht öffentliche Übergänge.

Die Sperrzeiten je abgeschränkter Eisenbahnkreuzung betragen zwischen 3 und 5 Minuten je Zugfahrt. Bei durchschnittlich 11 Zugfahrten je Tag ergibt sich somit etwa eine 3/4 Stunde Sperrzeit je Schrankenanlage. Diese Angaben verstehen sich als Durchschnittswert für alle 5 abgeschränkten Eisenbahnkreuzungen, da nicht alle Schranken die gleiche Sperrzeit haben bzw. unterschiedlich oft von Zügen befahren werden.

Zu 6

Die Rheinstraße wird täglich im Zeitraum von 6.35 - 20.02 Uhr durchschnittlich 15 mal von Zügen überquert. Somit beträgt die tägliche Schließzeit für die dort befindliche Eisenbahnkreuzung rund 1 Stunde.

Zu 7

Die Sanierung des Riedentunnels in Bregenz kann ohne Beeinträchtigung der Betriebsabwicklung durchgeführt werden.

Wien, 1980 12 19
Der Bundesminister

