

II- 471 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER
Pr.Zl. 5905/2-1-87

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

107 IAB

1987 -04- 23

zu 74 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Vonwald und Genossen vom
25. Februar 1987 Nr. 74/J-NR/1987,
"Weiterbestand der Mariazellerbahn"

Ihre Fragen beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Die Nebenbahnfrage hat in den letzten Wochen für sehr viel Diskussion gesorgt. Dabei wurden meines Erachtens auch Standpunkte vertreten, die bei Berücksichtigung der Sachlage wohl schwer aufrechtzuerhalten sind. Ich möchte daher angesichts der politischen Bedeutung dieses Problems die Gelegenheit benützen, um meinen Standpunkt zur Nebenbahnfrage nochmals darzustellen.

Die Frage nach der Zukunft der Nebenbahnen bewegt die österreichische Verkehrspolitik seit mehr als zwei Jahrzehnten. In den frühen 80er Jahren erreichte diese Diskussion insofern einen Höhepunkt, als im Zuge der Novellierung des Bundesbahngesetzes unter anderem die Frage der Trennungsrechnung releviert und in Gesetzesform gegossen wurde. Damit sollte die langjährige Debatte um die Höhe des Zuschussbedarfes der österreichischen Bundesbahnen durch ein neues Rechnungswerk beendet werden. In Hinkunft sollten die österreichischen Bundesbahnen zwei Arten von Betriebsbereichen betreiben und zwar

- solche, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens eine kaufmännische Gestion ermöglichen

und

- solche, bei denen das Verkehrsaufkommen so gering ist, daß die österreichischen Bundesbahnen als wirtschaftlich han-

- 2 -

delndes Unternehmen diesen Betrieb nicht mehr aufrechterhalten dürften, es sei denn, sie erhalten einen entsprechenden Auftrag vom Gesetzgeber. Dieser sorgt dann aber auch seinerseits dafür, daß die dadurch entstehenden Betriebsabgänge den österreichischen Bundesbahnen abgegolten werden.

Diese "Trennungsrechnung" erforderte - und auch dies wird in der ÖBB-Novelle normiert - eine Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, mit der den österreichischen Bundesbahnen für die sogenannten Nebenbahnstrecken Leistungsaufträge für genau definierte Zeitspannen erteilt werden. Diese Zeitspannen haben sich nach wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gegebenheiten zu richten.

Der Gesetzgeber überantwortete damit die Nebenbahnen und die Verantwortung über ihre finanzielle Situation der Verkehrspolitik. Da er sich aber offensichtlich darüber im klaren war, daß dieses Thema ein kontroversielles bleiben würde, sah das Gesetz vor, daß die entsprechende Verordnung, deren Aufgabe es wie gesagt sein wird, den österreichischen Bundesbahnen Leistungsaufträge für die 66 Nebenbahnen für bestimmte Zeiträume zu erteilen, bis Ende 1986 dem Hauptausschuß des Nationalrates zuzuleiten ist.

Dies ist auch geschehen. In dieser Verordnung wurden die Nebenbahnen in drei Kategorien geteilt, die im wesentlichen in der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Bahnen begründet sind. Einen lediglich zweijährigen Leistungsauftrag - und damit automatisch verbunden die Verpflichtung des Bundes zur Abgeltung der entsprechenden Betriebsabgänge - sollen die österreichischen Bundesbahnen für die jetzt heftigst diskutierten 17 Nebenbahnen bzw. Teilstücke, für welche die österreichischen Bundesbahnen bereits Einstellungsanträge vorgelegt hatten, erhalten; über die weitere Zukunft dieser Strecken bzw. Streckenteile müssen noch Gespräche geführt werden. Für die übrigen Nebenbahnen wurde ein fünfjähriger, bzw. - so auch für den überwiegenden Teil der Mariazellerbahn - ein zehnjähriger Leistungsauftrag vorgesehen, wobei der Leistungs-

- 3 -

auftrag zwischen dem Personenverkehr und dem Güterverkehr in Einzelfällen differieren kann.

Die Bedeutung der Nebenbahnverordnung liegt also zunächst einmal darin, daß die österreichischen Bundesbahnen den Auftrag haben werden, diese Nebenbahnlinien über einen bestimmten Zeitraum zu betreiben und dafür den Betriebsabgang aus dem Bundesbudget erhalten.

Völlig getrennt davon sind die Einstellungsanträge der österreichischen Bundesbahnen zu sehen. Die österreichischen Bundesbahnen haben beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Eisenbahnbehörde den Antrag auf Einstellung dieser 17 Strecken bzw. Streckenteile eingebracht. Gemäß Eisenbahngesetz 1957 bin ich verpflichtet, diese Einstellungsverfahren zu betreiben, und habe dabei die regionalpolitischen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Aspekte zu berücksichtigen.

Welche Entscheidungen in diesen Einstellungsverfahren getroffen werden, steht in keinerlei Zusammenhang mit der Nebenbahnverordnung. In den Einstellungsverfahren sind sämtliche Unterlagen zu prüfen und sämtliche Fakten zu berücksichtigen, die pro und kontra die Einstellung vorgebracht werden. Dies gilt vor allem für die Frage des Alternativangebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln, die regionalpolitische und wirtschaftliche Bedeutung der Bahnlinie sowie für die Frage, ob durch allfällige Verbesserungen im Angebot - bessere Anbindung an die Bahn, bessere Fahrpläne, Ausbau bzw. Verlegung von Haltestellen - eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Weise erreicht werden kann, daß sich auch der Kostendeckungsgrad dieser Bahnlinie positiv entwickelt.

Bei dieser Prüfung werden alle vorgebrachten Argumente Berücksichtigung finden und ich bin auch durchaus bereit, bei jenen Nebenbahnen, die eine tatsächliche Überlebenschance haben, Attraktivierungsmaßnahmen in die Wege zu leiten.

Zu Frage 1:

In diesem Zusammenhang ist von den österreichischen Bundesbahnen zur Verbesserung und Rationalisierung des Güterverkehrs der Mariazellerbahn die Einführung des Rollwagenbetriebes - anstatt des aufwendigen Umladens der Güter auf Schmalspurwagen bzw. des antiquierten und betrieblich ineffizienten Rollbockbetriebes - zwischen St.Pölten Alpenbahnhof und Loich vorgesehen.

Die dazu benötigten Rollwagen (40 Stück; Investitionsaufwand insgesamt ca. 32 Mio S) wurden 1986 bei der österreichischen Fahrzeugbauindustrie bestellt und gelangen seit Februar 1987 zur Auslieferung.

Durch diese Maßnahmen wird es den österreichischen Bundesbahnen ermöglicht, die Beförderungsdauer der Güter wesentlich zu senken und den Beförderungsablauf zu vereinfachen.

Weiters konnte durch die Maßnahmen im Zuge der neuen ÖBB-Stückgutangebote mit 1.1.1987 die Attraktivität des Stückgutverkehrs (z.B. durch Kürzung der Beförderungsdauer, garantierte Transportdauer, Haus-Haus-Bedienung) gesteigert werden.

Zu den Fragen 2 und 3:

Überlegungen zur Modernisierung der Mariazellerbahn existieren ÖBB-intern und werden derzeit in Form eines diskussionswürdigen Konzeptes aufbereitet; eine der wesentlichen Komponenten dieses Konzeptes muß es sein, den Personenverkehr in Hinblick auf Komfortverbesserung und Fahrzeitverkürzung zu attraktivieren.

Zu den Fragen 4 bis 6:

Zur Frage, ob Stilllegungspläne bestehen bzw. ob weitere Einschränkungen des Güterverkehrs beabsichtigt sind, darf ich auf die grundsätzlichen Bemerkungen zu dieser Anfrage verweisen und darüberhinaus noch folgendes festhalten:

von den österreichischen Bundesbahnen liegen bei der Obersten Eisenbahnbehörde keine weiteren Anträge auf Einstellung auch nur

- 5 -

einer Verkehrsart vor; diese Anträge wären die Grundlage für ein Tätigwerden des Ressorts in Hinblick auf diesbezügliche Einstellungsverfahren. Demzufolge sollte nicht von Stilllegungs- bzw. Einstellungsplänen des Verkehrs auf der Mariazellerbahn gesprochen, sondern vielmehr im Rahmen des in der Verordnung vorgesehenen Leistungsauftrages in gemeinsamer Anstrengung die für einen sicheren Weiterbestand notwendigen Maßnahmen gesetzt werden.

Wien, am 22. April 1987

Der Bundesminister:

