



II- 8598 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/96-4/1992

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

3830/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. 1993-02-01
Vetter und Kollegen vom 30. November 1992, zu 3836/J
Nr. 3836/J-NR/1992, "die Schmalspurbahnen
Gmünd-Heidenreichstein, Gmünd-Litschau und
Gmünd-Groß Gerungs"]

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Im Allgemeinen sowie zu den Fragen 1, 2 und 6:

"Welche Leistungen im Rahmen des bestehenden Pachtvertrages für die Strecke Gmünd-Heidenreichstein wurden bisher von den ÖBB erbracht?

Welche Kosten sind daraus den ÖBB im einzelnen entstanden?

Welche Überlegungen waren seitens der ÖBB dafür maßgeblich, daß die bisherigen Pachtbedingungen wesentlich verschlechtert werden sollen?"

Ganz grundsätzlich ist einleitend festzuhalten, daß im Jahre 1986 nicht der Gesamtverkehr auf der Strecke Alt Nagelberg - Heidenreichstein eingestellt wurde sondern lediglich der Personenverkehr. Der Güterverkehr wurde von den ÖBB ununterbrochen bis zum 31.5.1992 aufrechterhalten.

Der von den ÖBB mit dem Waldviertler Schmalspurverein (WSV) abgeschlossene Vertrag vom 24.3./3.4.1987, mit welchem Fahrbetriebsmittel (Lokomotiven und Personenwagen) vermietet und das Recht eingeräumt wurde, auf den Streckengleisen Gmünd NÖ - Litschau und Alt Nagelberg - Heidenreichstein zu fahren, hatte den aufrechten Eisenbahnbetrieb zur Geschäftsgrundlage. Die ÖBB haben daher auch bis zum oben genannten Zeitpunkt die Strecke zur Gänze erhalten und alle anfallenden Erhaltungs- und Betriebskosten getragen.

- 2 -

Die Einräumung eines Mitbenützungsrechtes an den WSV erfolgte daher nur in einem solchen Ausmaß, weil und daß eine zusätzliche Kostenbelastung für die ÖBB hieraus nicht resultiert.

Auch stellt der von Ihnen angesprochene Vertrag keinen "Pachtvertrag" dar. Vielmehr wird dem WSV lediglich die Möglichkeit zur Mitbenutzung der Strecken eingeräumt, die Möglichkeit der uneingeschränkten Nutzung der Anlagen durch die ÖBB bleibt davon unberührt; das Recht der Mitbenutzung wurde mit der Maßgabe eingeräumt, daß hiedurch für den ÖBB-Betrieb keine Behinderungen entstehen.

Durch die mit 31.5.1992 erfolgte Einstellung des Güterverkehrs und damit des gesamten Eisenbahnverkehrs ist nunmehr die aus dem Betrieb erwachsende Verpflichtung zur Streckenerhaltung für die ÖBB entfallen, zumal auch der Nationalrat keine Verlängerung des Leistungsauftrages erteilt hat.

Die Aussage in der Zeitschrift Wirtschaftswoche, der WSV bilanziere ausgeglichen, wäre daher insoweit zu relativieren, als der Verein bislang entsprechende Erhaltungskosten der Eisenbahnstrecke nicht zu berücksichtigen hatte.

Ihre Kritik an dem von den ÖBB nunmehr vorgelegten Vertrag muß ich daher vehement zurückweisen.

Es widerspräche wohl allen kaufmännischen Grundsätzen, würden die ÖBB eine Strecke die nicht mehr befahren wird auf eigene Kosten in Stand halten. Diese Kosten sind von demjenigen zu tragen, der ein wirtschaftliches Interesse an der Erhaltung hat, dieses ist jedoch nach der nunmehr erfolgten Einstellung des Gesamtverkehrs für die ÖBB weggefallen.

- 3 -

Zu den Fragen 3, 4 und 8:

"Welche Einnahmen haben die ÖBB aus der Verpachtung erzielt?

Wie hoch war bisher die Zahl der jährlichen Fahrten, die auf der Strecke Gmünd-Heidenreichstein vom Waldviertler Schmalspurbahnverein durchgeführt worden sind?

Inwieweit waren bisher die Kosten der ÖBB aus den Pachteinnahmen auf der Strecke Gmünd-Heidenreichstein gedeckt?"

Das vertraglich vereinbarte Entgelt für die Streckenbenutzung beträgt 1.500,-- S (exkl. USt) pro Ausfahrt.

Auf der Strecke Alt Nagelberg - Heidenreichstein wurden 1991 13, 1992 10 Fahrten durchgeführt. Die Einnahmen der ÖBB aus dieser Mitbenutzung der Strecke Alt Nagelberg - Heidenreichstein betragen daher 1991 19.500,-- S, 1992 15.000,-- S.

Die Einnahmen decken nur rd. 0,8 % die Erhaltungskosten. Ich darf nur noch einmal betonen, daß es sich dabei um keine Pachteinnahmen handelt.

Zu den Fragen 5 und 7:

"Welche Kosten entstehen den ÖBB aus diesem Sonderfahrtenbetrieb im einzelnen, die bei völliger Stilllegung nicht entstehen würden?

Welche jährlichen Kosten erwarten die ÖBB aus einer allfälligen Fortführung der Sonderfahrten auf der Strecke Gmünd-Heidenreichstein?"

Eine Weiterführung der Sonderfahrten des WSV auf Basis des zitierten Vertrages würde bedeuten, daß die ÖBB die - sonst entfallenden - Erhaltungskosten des Schienenverkehrsweges mit 2.371.000,-- S per anno (kalkuliert auf Basis 1991), trotz Einstellung des Betriebes, weiterhin tragen müßten.

Zu Frage 9:

"Warum wurde bisher kein neuer Vertrag für Sonderfahrten auf der Strecke Gmünd-Litschau mit dem Waldviertler Schmalspurbahnverein vereinbart?"

- 4 -

Dem WSV wurde mit Schreiben vom 28.10.1992 ein Vertragsentwurf für die Strecke Gmünd NÖ - Litschau übermittelt. Mit dem WSV hat dann am 23.12.1992 ein erstes Gespräch hinsichtlich der Vertragsverhandlungen stattgefunden.

Zu Frage 10:

"Zu welchen Bedingungen ist die ÖBB bereit, in Zukunft Sonderfahrten auf der Strecke Gmünd-Litschau durch den Waldviertler Schmalspurverein zuzulassen?"

Die Bedingungen, die der Vertragsentwurf vorsieht, entsprechen im wesentlichen jenem Vertrag, der bis 31.12.1992 noch in Geltung steht.

Die ÖBB behalten sich jedoch vor, Änderungen, die durch das ab 1.1.1993 in Kraft tretende Bundesbahn-Gesetz bedingt und insbesondere wirtschaftlich notwendig sind, noch in den Vertrag aufzunehmen. Beispielsweise seien jene Kosten genannt, die als Benützungsentgelt für den Schienenweg erwachsen; sie müssen anteilmäßig dem WSV weiterverrechnet werden.

Zu Frage 11:

"Wie hoch ist derzeit der jährliche Personalaufwand der ÖBB pro Jahr auf der Strecke Gmünd-Litschau?"

Der Personaleinsatz für Erhaltung und Betriebsführung (einschließlich Vertretungen für Urlaub und Krankenstand) für das Jahr 1991 betrug für die Strecke Gmünd NÖ - Litschau - einschließlich des anteiligen Personaleinsatzes für die Abzweighbahnhöfe Gmünd NÖ und Alt Nagelberg - rund 12 Köpfe.

Zu Frage 12:

"Wie hoch ist derzeit der jährliche Sachaufwand der ÖBB auf der Strecke Gmünd-Litschau?"

Der Sachaufwand für Erhaltung für das Jahr 1991 betrug für die Strecke Gmünd NÖ - Litschau - einschließlich des anteiligen Sachaufwandes für die Erhaltung der Abzweighbahnhöfe Gmünd NÖ und Alt Nagelberg - rund 0,6 Mio .

- 5 -

Zu Frage 13:

"Wieviel kostet jährlich die Streckenerhaltung für die Strecke Gmünd-Litschau?"

Die Kosten für die Erhaltung der Strecke Gmünd NÖ - Litschau - einschließlich der anteiligen Erhaltung der Abzweigbahnhöfe Gmünd NÖ und Alt Nagelberg - betragen für das Jahr 1991 rund 3,4 Mio S.

Zu Frage 14:

"Wie hoch waren im Jahre 1991 die Einnahmen der ÖBB auf der Strecke Gmünd-Litschau ohne Abgeltungen?"

Die Einnahmen der ÖBB für die Strecke Gmünd NÖ - Litschau betragen im Jahr 1991 rund 1,4 Mio S.

Zu Frage 15:

"Wie hoch waren im Jahr 1991 die Gesamtausgaben der ÖBB auf der Strecke Gmünd-Litschau?"

Die Gesamtausgaben der ÖBB für die Strecke Gmünd NÖ - Litschau betragen im Jahr 1991 8,8 Mio S.

Zu den Fragen 16, 17, 23 und 24:

"Welches Gesamtergebnis ist im Jahr 1992 auf der Strecke Gmünd-Litschau zu erwarten?"

Welcher Kostendeckungsgrad ergibt sich daraus?"

Welches Ergebnis erwarten die ÖBB auf der Strecke Gmünd-Groß Gerungs im Jahr 1992?"

Welcher Kostendeckungsgrad ergibt sich daraus?"

Ich bitte um Verständnis, daß ich vor Vorliegen der Kostenrechnung 1992 für diese Nebenbahnen keine Angaben über das Gesamtergebnis für das Jahr 1992 sowie den hieraus resultierenden Kostendeckungsgrad machen kann.

- 6 -

Zu Frage 18:

"Wie hoch ist der jährliche Personalaufwand der ÖBB auf der Strecke Gmünd-Groß Gerungs?"

Der Personaleinsatz für Erhaltung und Betriebsführung (einschließlich Vertretungen für Urlaub und Krankenstand) für das Jahr 1991 betrug für die Strecke Gmünd NÖ - Groß Gerungs - einschließlich des anteiligen Personaleinsatzes für den Abzweigbahnhof Gmünd NÖ - rund 61 Köpfe.

Zu Frage 19:

"Wie hoch ist der jährliche Sachaufwand der ÖBB auf der Strecke Gmünd - Groß Gerungs?"

Der Sachaufwand für Erhaltung für das Jahr 1991 betrug für die Strecke Gmünd NÖ - Groß Gerungs - einschließlich des anteiligen Sachaufwandes für die Erhaltung des Abzweigbahnhofes Gmünd NÖ - rund 1,5 Mio S.

Zu Frage 20:

"Wie hoch sind die jährlichen Kosten für die Streckenerhaltung auf der Strecke Gmünd-Groß Gerungs ?"

Die Kosten für die Erhaltung der Strecke Gmünd NÖ - Groß Gerungs - einschließlich der anteiligen Erhaltung des Abzweigbahnhofes Gmünd NÖ - betragen für das Jahr 1991 rund 8,9 Mio S.

Zu Frage 21:

"Welches Ergebnis haben die ÖBB im Jahr 1991 auf der Strecke Gmünd - Groß Gerungs erreicht?"

Das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Strecke Gmünd NÖ - Groß Gerungs für das Jahr 1991 brachte einen kalkulatorischen Abgang von 41 Mio S.

- 7 -

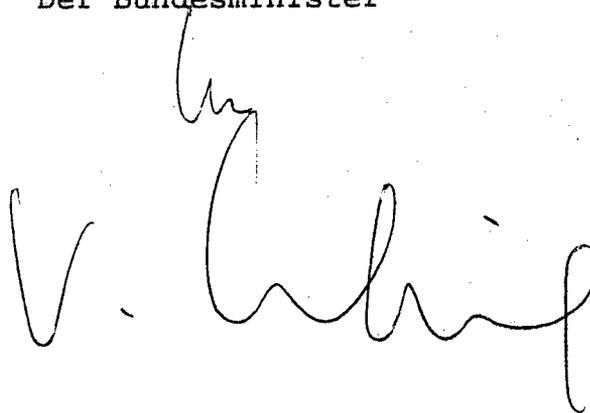
Zu Frage 22:

"Welcher Kostendeckungsgrad wurde im Jahr 1991 auf der Strecke Gmünd - Groß Gerungs erreicht?"

Im Jahr 1991 betrug der Kostendeckungsgrad 10,3 %.

Wien, am 29. Jänner 1993

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'V. Kersch', written over the typed name 'Der Bundesminister'.