



II-14114 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 18021/4-4/1994

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Renoldner und FreundeInnen vom 21.4.1994,
Zl. 6510/J-NR/1994, "Die Außerferner Bahn"

64401AB

1994-06-20

ZU 651013

Gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 ist der Nationalrat befugt, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen. § 90 zweiter Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 präzisiert die "Gegenstände der Vollziehung" - also die Gegenstände des Fragerechtes - unter Verwendung des Wortlautes des § 2 Abs. 3 des Bundesministerengesetzes 1973. Demgemäß sind darunter zu verstehen: "Regierungsakte, Angelegenheiten der behördlichen Verwaltung oder der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten."

Für den Umfang der Pflicht zur Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage ist daher vor allem von Bedeutung, ob die Frage einen "Gegenstand der Vollziehung" betrifft.

Das in Art. 52 Abs. 1 B-VG niedergelgte Fragerecht und die ihm korrespondierende Informationspflicht sollen die Volksvertretung in die Lage versetzen, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob die Regierungsgeschäfte den von der Volksvertretung beschlossenen Gesetzen gemäß, desgleichen aber, ob sie darüber hinaus auch den politischen Intentionen der Volksvertretung entsprechend geführt werden. Sie finden daher ihre Grenze in den Ingerenzmöglichkeiten, über die die Bundesregierung und ihre einzelnen Mitglieder in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich verfügen.

- 2 -

Eine parlamentarische Anfrage im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen ist damit so weit vom Interpellationsrecht gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG ("Vollziehung des Bundes") erfaßt, als in den Organen dieser Unternehmen Verwaltungsorgane tätig werden. Konsequenterweise unterliegen daher auch nur die Handlungen von Verwaltungsorganen in den Organen von Unternehmen der parlamentarischen Interpellation.

Nicht vom Interpellationsrecht umfaßt sich jedoch Handlungen, die von geschäftsführenden Unternehmensorganen selbst gesetzt werden.

Ihre Fragen 1 und 4 beziehen sich aber ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen und wären daher auch von diesen zu beantworten.

Ich habe aber Ihre Anfrage an die ÖBB weitergeleitet.

Die entsprechende Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 2:

"In welchem Zustand befindet sich die Elektrifizierung der Strecke?"

Die Fahrleitungsanlage der ÖBB befindet sich infolge der laufend durchgeführten Erhaltungsarbeiten in einem für die elektrische Traktion betriebstüchtigen Zustand und entspricht den derzeitigen Betriebserfordernissen.

Zu Frage 3:

"Bis wann werden die Österreichischen Bundesbahnen in der Lage sein, einen durchgehenden Eisenbahnverkehr von Innsbruck bis Kempten ohne Umsteigen und mit einem einheitlichen Zugleitsystem zu betreiben?"

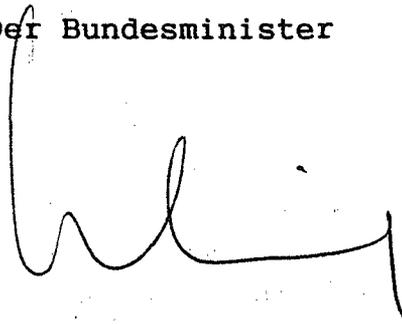
- 3 -

Die ÖBB beabsichtigen, im Außerfern so bald wie möglich einen Zugleitbetrieb mit Funk einzurichten. Als erster Schritt ging mit Fahrplanbeginn am 29. Mai 1994 die Betriebsführung der Strecke Reutte in Tirol - Pfronten-Steinach von der Deutschen Bahn AG auf die ÖBB über.

Die Einrichtung durchgehender Züge Innsbruck - Kempten ist allerdings nicht vorgesehen. Diese Intentionen entsprächen auch keineswegs den gegebenen Reiseströmen. Die Einstellung des Güterverkehrs in der Relation Kempten - Vils erfolgte unabhängig vom System der Betriebsführung einzig auf Grund des geringen Frachtaufkommens der Region.

Wien, am 17. Juni 1994

Der Bundesminister



Stellungnahme der ÖBB zu Anfrage Nr. 6510/J-NR/1994vom 21. April 1994Zum Motiventeil:

Mit Inkrafttreten des Fahrplans 1994/95 am 29. Mai 1994 wurde das Fahrplanangebot auf der Strecke Innsbruck Hbf - Garmisch-Partenkirchen - Reutte in Tirol - Pfronten-Steinach weitgehend als Taktverkehr eingerichtet und auch geringfügig verdichtet.

Voraussetzung für eine wirtschaftliche Angebotsgestaltung ist die Splittung des Gesamtverkehrs in die Abschnitte Innsbruck Hbf - Garmisch-Partenkirchen und Garmisch-Partenkirchen - Pfronten-Steinach, wobei zwischen Reutte in Tirol und Pfronten-Steinach die ÖBB die Betriebsführung übernehmen. Zwar ist die Führung durchgehender Züge zwischen Innsbruck Hbf und Reutte in Tirol künftig nicht mehr vorgesehen, doch wird durch die Gestaltung der Anschlüsse in Garmisch-Partenkirchen sogar eine Kürzung der Gesamtreisedauer erzielt.

Im Verkehr Garmisch-Partenkirchen - Kempten (Allgäu) wird der erforderliche Umsteigvorgang lediglich von Reutte in Tirol nach Pfronten-Steinach verlegt, allerdings bei deutlich verbesserten Anschlußverhältnissen. Bei der Angebotsgestaltung wurde besonderes Augenmerk auf eine bedarfsgerechte Bedienung der Haltestelle Reutte in Tirol, Schulzentrum gelegt. Spezielle Schülerzüge bieten optimale Reisemöglichkeiten für diese Zielgruppe. Aber auch in der Haltestelle Löhn wird jeder Regionalzug bedarfsweise anhalten.

Der Einsatz von Dieseltriebwagen der Baureihe 5047, erfolgt aufgrund folgender betrieblicher Aspekte:

- Der Abschnitt Reutte in Tirol - Pfronten-Steinach ist nicht elektrifiziert. Die Führung durchgehender Züge Garmisch-Partenkirchen - Pfronten-Steinach kann daher schon allein aus technischen Gründen nur mit Dieseltriebfahrzeugen erfolgen.

- 2 -

- Triebwagen der Baureihe 5047 und 5147 sind derzeit die einzigen Fahrzeuge der ÖBB, die ohne besondere Zusatzeinrichtungen für das Führen von Zügen ohne Zugbegleiter geeignet sind - eine der Grundlagen für wirtschaftliche Betriebsführung auf schwach frequentierten Strecken.
- Diese Fahrzeuge bieten für Nebenbahnen ein Höchstmaß an Komfort und erfreuen sich beim Reisepublikum sehr großer Beliebtheit.
- Die kurzen Wendezeiten in Pfronten-Steinach können mit lokbespannten Garnituren nicht eingehalten werden.

Zu Frage 1:

"Mit welchen Mitteln werden Sie eine Konkurrenzfähigkeit der Außerferner Bahn zum Straßenverkehr gewährleisten?"

Das neue, weitgehend als Taktverkehr gestaltete Fahrplanangebot mit speziellen Berufsfahrer- und Schülerzügen wird die Attraktivität des schienengebundenen Reiseverkehrs im Außerfern deutlich anheben.

Die ÖBB werden seit 1. Jänner 1994 wie ein Privatunternehmen geführt und es bedarf im gemeinwirtschaftlichen Bereich für die Leistungserbringung einer Bestellung. Da die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs auf Nebenbahnen primär im regionalen Interesse liegt, wird der Bund zwar die Kosten für die Bahn-Infrastruktur übernehmen, der Finanzierungsbedarf für die Betriebsführung wird jedoch deutlich von den Ländern zu tragen sein.

Die ÖBB sind selbstverständlich von sich aus daran interessiert, ihre Leistungen auf der Außerfernbahn auch weiterhin zu erbringen und bei entsprechender Bestellung durch das Land auch auszuweiten. Die anfallenden Kosten müssen jedoch den ÖBB abgegolten werden.

- 3 -

Die Gespräche zwischen dem Land Tirol und den ÖBB über Umfang und Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen werden zeigen, ob und inwieweit seitens des Landes Interesse am Weiterbestand der Bahnlinie besteht.

Zu Frage 4:

"Bis wann wird eine Integration des Taktfahrplanes der österreichischen Bundesbahnen mit dem Allgäu-Schwaben-Takt der deutschen Bundesbahn, der zum Sommerfahrplan 94 zum Werdenfels-Takt ausgeweitet wird, akkordiert sein?"

Das neue Fahrplanangebot wurde in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG und Vertretern der Region erstellt. Die grundsätzlich im 2-Stunden-Takt verkehrenden Regionalzüge der Strecke Garmisch-Partenkirchen - Pfronten-Steinach sind an beiden Endpunkten mit dem Taktangebot der DB verknüpft und über die Eilzüge von und nach Innsbruck auch an das InterCity-Netz der ÖBB angebunden. Der Forderung wurde daher bereits mit Fahrplanwechsel am 29. Mai 1994 entsprochen.