

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

Nr. 5476 1J

1933 -10- 21

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl, Rieß und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Zukunft der Nebenbahnen, insbesondere jener im niederösterreichischen Alpenvorland

Seit der Ankündigung rigoroser Streichungen der Verkehrsleistungen der ÖBB durch den neuen Generaldirektor ist klar, daß die Befürchtungen, der Personennahverkehr in den Regionen wie in den Ballungszentren würde dem Rotstift zum Opfer fallen, weil ja an den wirklich wesentlichen Kostenfaktoren kaum ernstlich etwas zu ändern ist, da dies unweigerlich die Interessen der Eisenbahnergewerkschaft tangieren würde, begründet waren.

Nun hat der Bundesminister für Verkehr zwar mittels Weisung eine Entschärfung dieser Sparpläne angeordnet, doch ist hiermit – das zeigten schon die ersten Reaktionen der ÖBB-Spitze – lediglich eine willkommene Grundlage für weitere Milliardenforderungen des ÖBB-Managements geschaffen worden, keineswegs aber eine wirtschaftliche Erbringung sinnvoller gemeinwirtschaftlicher Leistungen sichergestellt.

Ganz im Gegenteil: Nach dem Muster des 'Schwarzer Peter' – Spiels versucht der Bund, die Verantwortung für Verkehrseinschränkungen an die Länder abzuschieben, die hierfür eine neue Steuer einheben dürfen.

fpc106/nebb2.ros

DVR 0717193

Nun ist das Bestellerprinzip grundsätzlich eine sinnvolle Sache, weil hierdurch ein Kostenbewußtsein sowohl hinsichtlich des Leistungsumfangs als auch der Leistungserbringung gefördert werden kann. Um aber die Gesetze des Marktes hier wirken zu lassen, müßte auch auf der Anbieterseite Konkurrenz ermöglicht werden (diese besteht derzeit nur in Gestalt von Busunternehmen), was nach dem neuen ÖBB-Gesetz durch die Trennung in die staatliche Infrastruktur und einen beliebigen Betreiber auch möglich wäre.

Tatsächlich geschah auch das Unvorstellbare: ein Privatbahnbetreiber erbot sich, defizitäre Strecken wesentlich billiger als die ÖBB zu betreiben, was das Verkehrsministerium zu der Feststellung veranlaßte, solches käme nicht in Betracht, denn es sei unfair, den ÖBB eine Strecke wegzunehmen, auch wenn diese sie selbst einstellen will. Da diese Feststellung aus der unmittelbaren Ministerumgebung stammt und von diesem nicht dementiert wurde, muß davon ausgegangen werden, daß sich der Minister mit dieser Aussage identifiziert.

Es ist klar, daß angesichts einer solchen Sicherung des Anbietermonopols der ÖBB durch das Verkehrsministerium kein realistischer Druck auf eine wirtschaftlichere Betriebsführung erfolgen kann – mit dem Ergebnis, daß auch die Länder als Besteller keineswegs – wie vorgesehen – in Vertragsverhandlungen einen solchen Druck ausüben können, sondern vielmehr zum reinen Zahler verurteilt sind, was den berechtigten Unmut sämtlicher Bundesländerversorger hervorgerufen hat.

In der Folge ist nun zu befürchten, daß ein Großteil dieser Linien stillgelegt wird, weil sich niemand zur Zahlung der unnötig hohen ÖBB-Forderungen bereitfinden wird, obwohl diese gerade in den letzten Jahren teilweise geradezu unglaubliche Fahrgastzuwächse von bis zu 1000% erzielen konnten und daher – eine rationelle Betriebsführung vorausgesetzt – durchaus zu vertretbaren Kosten oder sogar kostendeckend weitergeführt werden könnten.

Speziell im Land Niederösterreich, das die meisten dieser Lokalbahnen besitzt, wurden aber in den vergangenen Jahren einige Strecken, insbesondere die Mariazellerbahn, arg vernachlässigt, mit dem Ergebnis, daß die Kunden sich wegen der mangelnden Leistungsfähigkeit bzw. Unzuverlässigkeit zusehends von der Bahn als Transportmittel abwenden.

Dabei bestehen bereits seit längerer Zeit Pläne, die Strecke Wieselburg–Gresten auf Normalspur umzubauen, weil die derzeitige Kapazität kaum mehr ausreicht und ein weiterer Anstieg des Frachtaufkommens aufgrund von Betriebserweiterungen bzw. –ansiedlungen zu erwarten ist.

Gleichzeitig bestehen auf der Mariazellerbahn und ihrer Zweiglinie Obergrafendorf – Gresten ernsthafte zugförderungstechnische Probleme, weil einerseits der Fahrzeugpark hoffnungslos veraltet ist, andererseits offensichtlich unzureichend gewartet wird, sodaß häufig Züge infolge Fahrzeugmangels nicht oder nur in unzumutbarem Ausmaß verkürzt – sodaß zahlreiche Passagiere keinen Sitzplatz erhalten – verkehren können. Die seit Jahren versprochenen neuen Triebwagen Reihe 4090 für den elektrifizierten Teil befinden sich nunmehr zwar im Bau, werden aber stückzahlmäßig keinesfalls ausreichen, um die Probleme zu beheben – ebensowenig wie die Nachbestellung der Dieseltriebwagen 5090 für die Zweigstrecke, sofern diese dort überhaupt jemals eingesetzt werden.

Eine interessante Entwicklung zeichnet sich bei einer anderen Lokalbahn der Region ab, der Ybbstalbahn: Hier besteht eine Initiative, die nicht nur die drohende Einstellung der Bahn verhindern, sondern die nur mehr als Museumsbahn betriebene Strecke zwischen Lunz und Kienberg–Gaming wieder in Betrieb nehmen will, um – wie auch im niederösterreichischen Landesverkehrskonzept mit Priorität 1 verankert – sowohl der Bevölkerung als auch dem Fremdenverkehr diese wichtige Verkehrsverbindung wieder zur Verfügung zu stellen. Sogar eine Kostenbeteiligung der Region wurde vorgeschlagen, sofern auch die Betriebsführung vor Ort organisiert und damit Arbeit geschaffen wird.

Im Hinblick auf die Bedeutung regionaler Bahnverbindungen für die wirtschaftliche Infrastruktur und den umweltfreundlichen Personennahverkehr einerseits und die offensichtlich bewußt nicht genutzten Einsparungsmöglichkeiten bei der Betriebsführung dieser Linien erscheint den unterzeichneten Abgeordneten eine Einstellung dieser Linien nicht vertretbar, sie richten daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. Für wann ist die Wiederinbetriebnahme der 4 km langen Strecke St.Ägyd Markt – Kernhof, die ebenso wie jene der Strecke Pirawarth–Hohenruppersorf, die mit Fahrplanwechsel in Betrieb ging, versprochen wurde, vorgesehen?
2. Welche Einsparungen konnten durch die Einstellung dieses kurzen Abschnittes, die nunmehr aufgrund der Anlagensituation eine aufwendige Betriebsführung von St.Ägyd aus erfordert und zum Verlust eines Großkunden führte, erzielt werden?
3. Bestehen für die Wiederinbetriebnahme des stillgelegten Abschnitts der Ybbstalbahn Kienberg/Gaming – Lunz/See Pläne hinsichtlich einer Reaktivierung, wie dies im niederösterreichischen Landesverkehrskonzept vorgesehen ist, wenn ja, wie ist der Stand dieser Überlegungen und für welchen Zeitraum ist dies geplant?
4. Wann werden die in Bau befindlichen neuen Fahrzeuge Reihe 4090 der Mariazellerbahn in Betrieb genommen, um wieviele Einheiten handelt es sich dabei und welcher Teil des derzeitigen Zugangebotes kann und wird damit geführt werden?
5. Wann werden die zusätzlichen Dieseltriebwagen Reihe 5090 zur Verfügung stehen und auf welchen Strecken sollen diese eingesetzt werden?
6. Welche Maßnahmen sind für den Abschnitt der Mariazellerbahn Ober Grafendorf – Ruprechtshofen – Wieselburg geplant, um hier die Attraktivität, die wegen überalteten und daher störungsanfälligen und unbequemen Rollmaterials und mangelnder Erhaltungsinvestitionen äußerst gering ist, zu steigern?
7. Welche Projekte zur Leistungssteigerung (Umbau auf Normalspur, etc.) auf der Teilstrecke Wieselburg/Erlauf – Gresten zur Bewältigung des enorm gestiegenen Frachtaufkommens wurden im Detail seitens der ÖBB erstellt, welche Kapazitätssteigerung wäre hierdurch jeweils zu welchen Kosten erreichbar?

8. Welche Maßnahmen zur Rationalisierung des Güterverkehrs auf der genannten Strecke wurden in den vergangenen Jahren gesetzt?
9. Ist es richtig, daß diverse Privatbahnen den Fahrverschub teilweise mit wesentlich weniger Personal als die ÖBB durchführen, vom Standpunkt der Eisenbahnbehörde also gegen diesbezügliche Einsparungen kein Einwand bestehen kann?
10. Welche Reduktion der Kosten je Personenkilometer konnten in jenen Fällen, wo ein Einmann- ('0-0')-Betrieb eingeführt wurde, erreicht werden?
11. Welche finanziellen Auswirkungen hatte die 'Stückgutreform', die im wesentlichen eine Verlagerung des Stückgutverkehrs auf die Straße im Regionalbereich zum Inhalt hatte, insgesamt sowie auf die Kostendeckungssituation der Regionalbahnen?
12. Wie lautet Ihre 'Verkehrspolitische Weisung' im Sinne des neuen ÖBB-Gesetzes an den Vorstand, betreffend die Einschränkung des Nahverkehrsangebotes, im Wortlaut?
13. Wie interpretieren Sie diese hinsichtlich der Erhaltung von Nebenbahnen, die zum Teil in den letzten Jahren als Folge einiger Investitionen und vor allem des dichten NAT-Taktfahrplans Fahrgaststeigerungen bis zu 1000% verzeichneten?
14. Wie ist die Aussage aus Ihrem Ressort, man werde einem Privatbahnbetreiber, der die Betriebsführung defizitärer Nebenbahnen der ÖBB zu übernehmen angeboten hat, keinen derartigen Leistungsauftrag erteilen, weil dies 'unfair' gegenüber den ÖBB sei, zu interpretieren?
15. Ist es richtig, daß die Trennung der ÖBB in Infrastruktur und Betrieb laut ÖBB-Gesetz gerade einen solchen Betrieb privater bzw. nicht den ÖBB zuzurechnender Eisenbahnunternehmen auf der bisherigen ÖBB-Infrastruktur – so wie dies in der EG verlangt wird – ermöglichen sollte?

16. Aufgrund welcher Überlegungen steht das Verkehrsministerium demnach einem Angebot eines Privatunternehmens, den Betrieb wesentlich günstiger bzw. überhaupt auf eigene Rechnung zu führen, von vorneherein ablehnend gegenüber?
17. Ist es richtig, daß auch in dem seinerzeit vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Gutachten der Beratungsfirma IPE über die Nebenbahnen eine Übernahme des Güterverkehrs von Eisenstadt nach Wulkaprodersdorf durch die Privatbahn ROEEE/GySEV aus Ersparnisgründen empfohlen, aber bis heute nicht durchgeführt wurde, wenn ja, warum?
18. Wie verträgt sich eine derartige grundsätzliche Ablehnung privater Bahnbetreiber auf bisherigen ÖBB-Nebenstrecken mit Ihrer Antwort auf die Frage 15 der Schriftlichen Anfrage 5110/J: *Wurden im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen auch – im Sinne der Trennung von Infrastruktur und Betrieb – die Übertragung der Betriebsführung auf Private (Beispielsweise Privatbahnen, die fast durchwegs bessere Produktivitätskennzahlen aufweisen als die ÖBB) in Erwägung gezogen, wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?': 'Ja, es gibt aber noch keine konkreten Ergebnisse'?*
19. Werden Sie aufgrund der öffentlich signalisierten Bereitschaft des Privatbahnunternehmens Stern & Hafferl, zumindest die Betriebsführung einiger bisheriger ÖBB-Nebenbahnen, denen die Stilllegung aufgrund der Unwirtschaftlichkeit droht, zu wesentlich besseren Konditionen, als von den ÖBB angeboten, zu übernehmen, die Betriebsführung dieser und anderer Nebenbahnen öffentlich ausschreiben, um eine konkrete Angebotslegung durch private Anbieter zu ermöglichen, wenn nein, warum nicht?
20. Wie weit sind die Vorbereitungen für die notwendige Novellierung des Privatbahnunterstützungsgesetzes gediehen und ist hier eine Gleichbehandlung der Privatbahnen mit den ÖBB – insbesondere hinsichtlich der Infrastrukturkosten – vorgesehen, wenn nein, warum nicht?

21. Wie erklärt sich die Tatsache, daß nun im Zuge der Verhandlungen über eine Kostenübernahme durch die Länder seitens der ÖBB bzw. des Verkehrsministeriums stets von einem Nebenbahndefizit um rund 800 Mio.S gesprochen wird, die Abgeltung aufgrund der alten Nebenbahnverordnung hingegen stets knapp 2 Mrd.S betrug; können Sie insbesondere ausschließen, daß die Zurechnung von Kosten nach dem alten Trennungsrechnungsmodell zuungunsten der Nebenbahnen erfolgte?
22. Welche genauen Kosten fielen in den Jahren 1970, 1975, 1980, 1985, 1990, 1991, 1992 und, soweit verfügbar, 1993 jeweils auf sämtlichen in der alten Nebenbahnverordnung enthaltenen Strecken im einzelnen an und welcher Anteil davon entfiel jeweils auf Sach- und Personalaufwand insgesamt?
23. Welche genauen Kosten entfielen auf den genannten Strecken im genannten Zeitraum auf den Fahr- Bau- Werkstätten- und Verwaltungsdienst sowie sonstige Aufgaben, jeweils gegliedert nach Sach- und Personalaufwand?
24. Welche Einnahmen standen dem auf den genannten Strecken im genannten Zeitraum insgesamt gegenüber und wie gliedern sich diese jeweils in Tarifeinnahmen aus dem Personen- bzw. Güterverkehr und Abgeltungen oder sonstige Zahlungen aus jeweils welchen Titeln?
25. Welche Kostendeckungsgrade sowie welche Gesamt- Personal- und Sachkosten je Personen- und Tonnenkilometer errechnen sich hieraus jeweils?
26. Wie liegen diese Kennzahlen bei jeweils vergleichbaren Privatbahnen im Inland und bei Bahnen im Ausland?
27. Welche Maßnahmen haben Sie in der Vergangenheit (altes ÖBB-Gesetz) ergriffen, um die ÖBB zu sparsamer Erbringung dieser gemeinwirtschaftlich geführten und daher aus dem Budget bezahlten Leistungen zu veranlassen, wie dies im ÖBB-Gesetz 1984 in §2 Abs.2 vorgesehen war?

28. Welche Maßnahmen werden Sie in Hinkunft – im Zuge der Verhandlungen über die 'Bestellung' dieser gemeinwirtschaftlichen Leistungen ergreifen, um eine möglichst wirtschaftliche Betriebsführung anstelle der Einsparung durch Leistungskürzungen zu erzielen?
29. Wie weit sind die Vorbereitungen zu einer Novellierung des Kraftfahrliniengesetzes, das aufgrund der ständigen Konkurrenzierung der Bahnlinien durch Busse sogar des ÖBB-eigenen Kraftwagendienstes (mittlerweile zusammen mit jenem der Post auf 'Bundesbus' umgetauft) wesentlichen Einfluß auf die wirtschaftliche Betriebsführung hat, gediehen?
30. Erscheint es Ihnen angesichts des zweifellos noch vorhandenen erheblichen Einsparungspotentials im Sinne der vorstehenden Fragen vertretbar, wie angekündigt einen Großteil der Nebenbahnen einfach zu schließen, ohne tiefgreifende Rationalisierungen – durch die ÖBB oder Private – versucht zu haben, wenn ja, warum?