

2514/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.2497/J-NR/1997, betreffend Bahnpolitik, Einstellung von Nebenbahnen und kleinen Güterbahnhöfen, die die Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde am 28. Mai 1997 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg möchte ich festhalten, daß die von Ihnen gestellten Fragen, betreffend allfällige Anträge der ÖBB auf Betriebsstilllegungen im Personen- bzw. Güterverkehr ausschließlich in den selbständigen Entscheidungsbereich des Unternehmens ÖBB fallen. Mein Ressort ist jedoch als Oberste Eisenbahnbehörde mit Einstellungsanträgen zu befassen, die dann aufgrund des Eisenbahngesetzes zu prüfen sind, wobei die wirtschaftliche Unzumutbarkeit einer Weiterführung des Betriebes durchaus einen Einstellungsgrund darstellen kann.

Ich habe daher Ihre Anfrage den Österreichischen Bundesbahnen vorgelegt, die auch eine Stellungnahme abgegeben haben. Der besseren Übersichtlichkeit halber wurde die Stellungnahme der ÖBB ausnahmsweise in die Ressortstellungnahme eingearbeitet.

1. und 2.

Wie beurteilen sie grundsätzlich den verkehrspolitischen Stellenwert bzw. Sinn von Neben- bzw. Regionalbahnen?

Teilen Sie den Grundsatz, daß die Bahn auch in ländlichen Regionen das Rückgrad des öffentlichen Verkehrs sein sollte?

Antwort:

Der verkehrspolitische Stellenwert der Regionalbahnen wird seitens des Bundes als hoch erachtet, was dadurch zum Ausdruck kommt, daß der Bund aufgrund des Bundesbahngesetzes 1992 zur Gänze die Kosten der Infrastruktur auch dieser Strecken trägt.

Dies wird unter anderem seitens meines Ressorts schon allein dadurch dokumentiert, daß für den Regionalverkehr mehr als 5 Mrd. S aus dem ÖKOBONUS und für den Erhalt und Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur Milliardenbeträge des Bundes zur Verfügung gestellt werden.

Grundsätzlich muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß es gemäß EU-Verordnung 1169/91 in der Fassung 1893191 im Regional- und Nahverkehr Aufgabe der betreffenden Regionen (Länder) ist, u.a. unter Berücksichtigung landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen und mit den betreffenden Verkehrsunternehmen Verkehrsdiesteverträge abzuschließen, in welchen die Finanzierung des betriebswirtschaftlichen Fehlbetrages durch das Land und/oder die jeweils betroffene(n) Gemeinde(n) festgelegt wird.

Das Bundesbahngesetz 1992 bildet in diesem Zusammenhang lediglich eine „Spezialnorm“ für den Fall einer Bestellung von Verkehrsdiesten auf der Schiene durch den Bund.

Dessen ungeachtet ist die Vorhaltung einer Eisenbahninfrastruktur nur dann und insoweit gerechtfertigt, als auf dieser Infrastruktur auch tatsächlich ein Eisenbahnverkehr stattfindet. Ob und in welchem Ausmaß der Absatzbereich der ÖBB die von der Republik zur Verfügung gestellte und finanzierte Infrastruktur in Anspruch nimmt, fällt in dessen wirtschaftliche Eigenverantwortung.

Die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Betriebsführung auch auf schwach ausgelasteten Regionalstrecken wird seitens des Bundes dadurch erleichtert, daß dem Absatzbereich der ÖBB über das zu entrichtende Infrastruktur-Benützungsentgelt nur rund 10 % der tatsächlichen Kosten der Infrastruktur verrechnet werden. Wenn trotz dieser geringen Kostenbeteiligung des Absatzbereiches von diesem kein wirtschaftlich zu rechtfertigender Verkehr geführt werden kann, hat der Infrastrukturbereich der ÖBB die Möglichkeit, eine Einstellung der betreffenden Bahnstrecke für den Güter-, Personen- oder Gesamtverkehr nach dem Eisenbahngesetz zu beantragen.

Trotz der unbestrittenen Vorteile der Schiene kann es nicht Aufgabe der öffentlichen Hand

sein, die Infrastruktur auf absolut nicht nachgefragten Strecken in ländlichen Regionen um jeden Preis aufrechtzuerhalten, da auch die verkehrspolitisch gewünschte Entlastung des Straßennetzes nur dann erreicht wird, wenn auf einer vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur auch tatsächlich Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen besteht.

3. Teilen Sie die Auffassung, daß im Sinne einer gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungsaufgabe die Bahn auch in ländlichen Regionen zu verpflichten (und natürlich auch zu entgelten) ist, ein Mindestmaß an öffentlicher Mobilität zu gewährleisten?

Antwort:

Die Bahn kann nicht dazu verpflichtet werden, Verkehr & Leistungen anzubieten, denen keine Nachfrage gegenübersteht. Es ist nicht erkennbar, welchen verkehrspolitischen Sinn er haben sollte, wenn leere Personenzüge und Güterzüge ohne Fracht aufgrund gemeinwirtschaftlicher Leistungsverträge geführt wurden. Ein de facto auf der Schiene derzeit nicht befördertes Verkehrssubstrat kann auch nicht auf die Straße abwandern. Daher ist die auf den tatsächlichen Beförderungsfall abstellende Stützungspraxis des Verkehrsressorts in Form von Tarifsubventionen für tatsächlich beförderte Fahrgäste und Gütervolumina als sinnvoller anzusehen als die aufkommensunabhängige Bestellung von Verkehren.

4 Auf welchen Bahnstrecken wurde seit 1945 der Personen- bzw. Güterverkehr eingestellt (Jahr, Länge in km, Normal- oder Schmalspur)?

Antwort

Zu dieser Frage darf auf die Beilage der ÖBB verwiesen werden.

5., und 6.

Auf welchen Bahnstrecken steht aktuell eine Einstellung des Personen- bzw. Güterverkehrs zur Diskussion?

Wie hoch ist der jährliche bauliche Erhaltungsaufwand dieser Strecken? Bitte schlüsseln sie die Zahlen für jede Strecke auf.)

Antwort.

Verfahrensstand Einstellung von Nebenbahnen:

Auf Antrag der ÖBB vom 31. Jänner 1995 wurde mit Bescheiden des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Verwaltungsbereich Verkehr, vom 21. Mai 1997 die dauernde

Einstellung des Personenverkehrs auf folgenden ÖBB-Strecken bewilligt:

- Wittmannsdorf- Wöllersdorf (Teil der Strecke Wittmannsdorf- Gutenstein)
- St. Paul - Lavamünd
- Klein St. Paul - Launsdorff/Hochosterwitz
- Lambach - Gmunden Seebahnhof
- Rohr - Bad Hall

Bezüglich der beantragten Strecken Siebenbrunn- Leopoldsdorf - Engelhartsstätten und Pirawarth - Gaweinstal Brünnerstraße (Teil der Strecke Gänserndorf - Gaweinstal Brünnerstraße) haben die ÖBB den Einstellungsantrag (im Hinblick auf den Abschluß eines Verkehrsdienviertrages mit NÖ) zurückgezogen.

Bezüglich der beantragten Strecken Eisenerz - Hieflau und Mürzzuschlag - Neuberg ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen. Es bestehen Verhandlungen über einen Verkehrsdienviertrag der ÖBB mit der Steiermark. Das Land Steiermark hat bis jetzt noch keine letztendliche Aussage hinsichtlich der Einstellungen getroffen.

Aufgrund der Weiterführung des Güterverkehrs auf den Strecken Mürzzuschlag - Neuberg und Eisenerz - Hieflau sind Änderungen des baulichen Erhaltungsaufwandes nur marginal bzw. wird lediglich eine zeitliche Verschiebung von Gleiserneuerungsarbeiten bewirkt.

7. Wie hoch ist der a) jährliche Betriebsabgang (Mio öS) und b)

Kostendeckungs-

grad (%) auf diesen Strecken im Bereich Güterverkehr und Personenverkehr?

Antwort.

Laut ÖBB handelt es sich in gegenständlicher Frage um betriebsinterne Daten des Unternehmens. Eine Veröffentlichung ist daher verständlicherweise nicht möglich.

8. Welche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung (Beschleunigung, Intervallverdichtung, bessere Anbindungen, evtl. Neutrassierungen) müßten gesetzt werden, um im Personen- bzw. Güterverkehr die Akzeptanz zu steigern? Wurden dazu entsprechende Untersuchungen durchgeführt? Wenn nein, warum nicht?

Antwort..

Die Möglichkeiten von Attraktivitätssteigerungen auf den im Personenverkehr in den letzten Jahren eingestellten sowie auf den beiden von laufenden Einstellungsverfahren betroffenen Strecken wurden ausgeschöpft. Auf allen betroffenen dieselbetriebenen Nebenbahnen wurden bis zur Einstellung modernste Fahrzeuge der Reihe 5047 eingesetzt und in vielen Fällen wurden versuchsweise wesentlich verdichtete Fahrpläne angeboten. Es war seitens der ÖBB oder des Verkehrsressorts jedoch nicht möglich, ungünstige Rahmenbedingungen wie regional rückläufige Bevölkerungszahlen, steigende Motorisierung oder siedlungsferne Streckentrassierung zu verändern.

9. und 10.

Ist von Ihnen beabsichtigt oder für Sie vorstellbar, Leistungsaufträge für den Personen- und Güterverkehr auf Nebenbahnen bzw. von der Einstellung bedrohten Strecken nicht den ÖBB sondern künftig verstärkt privaten Betreibern zu erteilen?

Erscheint es Ihnen zweckmäßig, Nebenbahnen in Zukunft grundsätzlich vorwiegend von privaten Betreibern, die, wie das Beispiel Schweiz zeigt, wirtschaftlich sehr effizient arbeiten können, betreiben zu lassen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Für alle Nebenbahnen, auf denen die ÖBB den Personen- und/oder Güterverkehr eingestellt haben oder allenfalls auch künftig noch einstellen werden, ist seitens meines Ressorts beabsichtigt, private Betreiber für den Personen- und/oder Güterverkehr zu suchen. Zu diesem Zweck sollen die betreffenden Strecken ausgeschrieben werden, wobei ein allfälliger privater Interessent von allen für Privatbahnen vorgesehenen Förderungsmöglichkeiten nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 Gebrauch machen könnte. Die darin vorgesehenen Förderungen beziehen sich sowohl auf den Investitions- wie auf den Betriebsbereich (Tarifsubventionen).

11. Die derzeitige Schmalspurstrecke Wieselburg-Gresten wird auf Normalspur umgespurt. Wie hoch sind die Kosten und wie lange ist die Strecke? Welches Güterverkehrsaufkommen wird a) erwartet und ist b) notwendig, um eine solche Maßnahme als wirtschaftlich darstellen zu können?

Antwort:

Von den Investitionskosten der Umspurung der Strecke Wieselburg a.d. Erlauf- Gresten von rd. 250 Mio ÖS übernimmt das Land NÖ einen Pauschalkostenbeitrag in Höhe von 30 Mio ÖS. Die

restlichen (überwiegenden) Investitionskosten werden vom Bund im Rahmen der Schienennetzinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft getragen.

12. und 13.

Welche der bestehenden Schmalspurbahnen wurden für Normalspur trassiert und könnten ohne größere Neutrassierungen auf Normalspur umgespurt werden?

Wie hoch wären für diese Strecken die jeweiligen Kosten einer Umspurung? Wie hoch ist das Güter- bzw. Personenverkehrsaufkommen auf diesen Strecken? Und wie groß müßte das Aufkommen sein, um die Umspurung wirtschaftlich vertreten zu können?

Weiche Verkehrssteigerung könnte von einer Umspurung erwartet werden?

Antwort:

Wie mir die ÖBB mitteilen, keine. Die Trassierung aller bestehenden Schmalspurbahnen erfolgte insbesondere aus topographischen bzw. finanziellen Gründen.

14. Bei welcher Schmalspurbahn steht derzeit eine Umspurung zur Diskussion?

Antwort:

Laut ÖBB wird derzeit nur die Schmalspurstrecke Wieselburg a.d. Erlauf - Gresten umgespurt
Weitere Umspurungen stehen derzeit nicht zur Diskussion.

15. Wie hoch wären die jeweiligen Kosten einer Umspurung für jene Schmalspurbahnen, die ursprünglich nicht für Normalspur trassiert wurden?

Antwort:

Seitens ÖBB ist eine konkrete Aussage nicht möglich, da die Kosten vom jeweiligen Streckenverlauf abhängig sind.

16., 17, 18. und 19.

Nachdem die Zahl der Güterbahnhöfe lt. ÖBB von ursprünglich 516 auf inzwischen knapp 300 gesunken ist, wird nun die Schließung weiterer 120 Güterbahnhöfe evaluiert.

Wie hat sich die Zahl der Güterbahnhöfe seit 1945 entwickelt? („In welchen Jahren wurden wieviele Bahnhöfe mit welchem Güterverkehrsaufkommen geschlossen?“)

Die Schließung welcher 120 Güterbahnhöfe steht aktuell zur Diskussion? Wie hoch ist das a) jeweilige und b) gesamte Güterverkehrsaufkommen dieser Bahnhöfe?

Welche Kosteneinsparung wäre seitens der ÖBB mit der Schließung dieser Güterbahnhöfe verbunden?

Mit welchem zusätzlichen Güterverkehrsaufkommen (Tonnen kilometer) auf der Straße müßte durch diese Maßnahme gerechnet werden?

Antwort

Die Frage der Zahl der notwendigen Güterbahnhöfe ist nur im Rahmen und aufgrund der Geschäftsstrategie des ÖBB-Güterverkehrs zu beantworten. Wie mir die ÖBB mitteilen, stehen mit Stand Ende 1996 im Bereich der ÖBB 695 Abfertigungsstellen für den Güterverkehr zur Verfügung. Daten über die seit dem Jahr 1945 geschlossenen Güterbahnhöfe liegen nicht vor. Generell stehen von den ÖBB nur jene Güterabfertigungsstellen zur Disposition, die nicht wirtschaftlich zu betreiben sind. In jedem Einzelfall werden Maßnahmen getroffen, um eine möglichst uneingeschränkte Verlagerung des bestehenden Transportsubstrats in geeignete Nachbarbahnhöfe sicherzustellen. Nennenswerte Verlagerungseffekte auf die Straße sind daher auszuschließen. Derzeit sind entsprechende wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Gang. Vor deren Abschluß sind Aussagen über die weitere Vorgangsweise naturgemäß nicht möglich.