

4714/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4958/J - NR/1998, betreffend die Einstellung des Güterverkehrs auf Schmalspurbahnen, die die Abgeordneten Meischberger und Kollegen am 7. Oktober 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1., 2. Ist Ihnen bekannt, daß die ÖBB beabsichtigen, den Güterverkehr auf den Schmalspurbahnen in nächster Zeit aufzugeben?

Welche Auswirkungen wird dies auf die Erhaltung der Infrastruktur dieser Bahnen haben, insbesondere welche Strecken würden damit zur Gänze stillgelegt?

Antwort:

Entsprechend den Vorgaben des Bundesbahngesetzes 1992 sind die ÖBB nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und zu betreiben. Die ÖBB haben die Frage der Einstellung des Personen - und Güterverkehrs nach betriebswirtschaftlichen Kriterien unter Berücksichtigung des Kostendeckungsgrades zu beurteilen.

Derzeit liegt seitens der Österreichischen Bundesbahnen kein Antrag auf Einstellung des Gesamtverkehrs auf Schmalspurbahnen vor.

Was die Einstellung des Güterverkehrs durch die Österreichischen Bundesbahnen betrifft, ist festzuhalten, daß sowohl die beförderten Gütermengen als auch die erzielbaren Transporterlöse aus der Sicht der ÖBB äußerst unbefriedigend sind. Der nach marktwirtschaftlichen Gesichts -

punkten agierende Geschäftsbereich ÖBB - Cargo darf ohne entsprechende Erlöse keinen Verkehr betreiben.

Die Infrastruktur wird hingegen durch den Bund weiterhin aufrechterhalten, um gemäß Eisen - bahnrechtsanpassungsgesetz 1997 Dritten die Weiterführung des Güterverkehrs zu ermöglichen.

3. Ist Ihnen bekannt, daß es durchaus moderne Möglichkeiten gibt, Normal - spurwaggons wirtschaftlich auf Schmalspurstrecken zu transportieren (Neue Generation von Rollböcken), so daß das wesentlichste Argument gegen die Schmalspurbahnen, der erhöhte Manipulationsaufwand beim Umladen, weitgehend wegfällt?

Antwort:

Eine Umstellung des Rollschemel - bzw. Rollwagensystems, welches derzeit bei Transporten von Normalspurgüterwagen eingesetzt wird, auf das Rollbocksystem der Firma Bombardier ist - wie mir die ÖBB mitteilen - grundsätzlich möglich.

Voraussetzung für derartige, kostenintensive Investitionen sind jedoch langfristige entsprechen - de Auslastungsgarantien. Bisher liegen keine derartigen Garantien vor.

4. Halten Sie den Verlust dieser umweltfreundlichen Transportmöglichkeiten verkehrspolitisch im Hinblick auf den dann zwangsläufig ansteigenden LKW - Verkehr und die dadurch ausgelöste Standortverschlechterung der betroffenen Regionen für vertretbar?

a) Wenn ja, warum?

b) Wenn nein, was beabsichtigen Sie dagegen zu tun?

Antwort:

Auch nach einer Einstellung des Güterverkehrs durch die Österreichischen Bundesbahnen muß es keineswegs zu dem vermuteten "Verlust dieser umweltfreundlichen Transportmöglich - keiten" sowie "zwangsläufig ansteigenden LKW - Verkehr" kommen.

Ich darf nochmals darauf hinweisen, daß nach Einstellung des Güterverkehrs durch die ÖBB die Möglichkeit der Führung von Güterzügen durch Dritte besteht. Im Falle der Erteilung einer Eisenbalinkonzession an einen Dritten hat dieser für die Benützung der jeweiligen Eisenbahn - infrastruktur ein Benützungsentgelt zu entrichten. Ein solches hat auch schon bisher der Ge - schäftsbereich ÖBB - Cargo für die Benützung der Infrastruktur entrichten müssen. Durch die

Nutzung dieser durch das Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz geschaffene Möglichkeit kann auch die befürchtete "Standortverschlechterung der betroffenen Region" hintangehalten werden.

5. Wie erklären Sie sich die Tatsache, daß es offensichtlich Fälle gibt (z.B.

Ober Grafendorf - Wieselburg), in denen die ÖBB aufgrund schadhafter Infrastruktur nicht den laut Nahverkehrsvertrag vom Land gewünschten Verkehr führen kann, obwohl vom Verkehrsminister ausdrücklich versprochen wurde, man werde auf Bundeskosten die Infrastruktur zur Verfügung stellen, wenn die Länder Verkehre bestellen?

Antwort:

Die ÖBB kommen nach wie vor uneingeschränkt ihrer Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Fahrplanes im Rahmen des Regionalbahn - Verkehrsdiestevertrages nach, welcher mit dem Land Niederösterreich vereinbart wurde. Derzeit werden zwei Zugspaare im Streckenabschnitt Ruprechtshofen - Wieselburg a.d. Erlauf im Einvernehmen mit der NÖVOG (NÖ Verkehrsorganisationen Ges. m.b.H.) im Schienenersatzverkehr geführt.

Bedingt durch die äußerst geringe Inanspruchnahme dieses Angebotes ist vom Besteller dieser Verkehrsdiestleistung beabsichtigt, die Bestellung des zitierten Schienenersatzverkehrs mit Ende Mai 1999 einzustellen und zur Anaktivierung des Fahrplanangebotes ein neues Eilzugpaar in der Relation Mank - St.Pölten und zurück einzuführen.

6. Wieviel Geld wurde in die Infrastruktur der einzelnen ÖBB - Schmalspurbahnen in den Letzten 15 Jahren jeweils investiert?

Antwort:

Eine genaue Beantwortung dieser Frage ist aus administrativen Gründen im Rahmen der Beantwortung der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage nicht möglich.