

2166/AB XXI.GP
Eingelangt am: 17.05.2001

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2184/J - NR/2001, betreffend drohende Einstellung von Nebenbahnen/**Privatbahnen**, die die Abgeordneten Heinisch - Hosek und Genossinnen am 21. März 2001 an mich gerichtet haben¹ beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Politik werden Sie in der Nebenbahnenfrage verfolgen?

Antwort:

In Beantwortung dieser Frage ist festzustellen, dass grundsätzlich folgende Szenarien bei der Einstellung von Nebenbahnen möglich sind:

- a. Die ÖBB stellen den Güterverkehr oder den Personenverkehr ein

Dadurch würden freie Zugrassen zur Verfügung stehen. Im Lichte des freien Netzzuganges für Dritte können diese Zugrassen von anderen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden. Das Land aber auch sonstige Interessierte können außerdem Verkehrsdiesteverträge mit diesen neuen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließen und bestimmte Leistungen gegen Bezahlung in Auftrag geben.

- b. ÖBB beabsichtigen den Personen - und Güterverkehr und den Betrieb der Infrastruktur einzustellen

Diese Einstellung unterliegt den Bestimmungen des § 29 Eisenbahngesetz. D.h. die ÖBB müssen einen Einstellungsantrag bei der Eisenbahnbehörde meines Ressorts stellen. Nach entsprechender Prüfung kann, um den Betrieb auf einer von den ÖBB eingestellten Nebenbahn weiterhin aufrecht zu erhalten, eine Öffentliche - europaweite - Ausschreibung durchgeführt und Interessenten für die Aufrechterhaltung des Betriebes gesucht werden. Die Ausschreibungskriterien könnten dabei nach folgenden Prioritäten geordnet werden:

- Betrieb der Infrastruktur und des Güter- und Personenverkehrs
- Güter- und Personenverkehr
- Personen- oder Güterverkehr
- Anschlussbahnähnlicher Betrieb
- Betrieb als Museumsbahn.

Der Bund würde in den ersten drei Fällen diesen neuen Eisenbahnunternehmen auch die gemeinwirtschaftlichen Leistungen analog zu den Regelungen für Privatbahnen zur Verfügung stellen. Bei Übernahme des Betriebes der Infrastruktur würde auch für Dritte die Erhaltung der Infrastruktur gemäß dem Privatbahnunterstützungsgesetz gefördert werden.

Gemäß § 29 Eisenbahngesetz 1957 i.d.g.F. veranlasste das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dass die Schieneninfrastruktur - finanzierungsgesellschaft m.b.H. mit 15. März 2001 für folgende Strecken eine öffentliche Interessentensuche durchführte, welche bis zum 23. Mai 2001 befristet ist:

- Weitersfeld - Drosendorf (Niederösterreich)
- Göpfritz - Raabs (Niederösterreich)
- Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten (Niederösterreich)
- Ernstbrunn - Mistelbach (Niederösterreich)
- Poysdorf - Dobermannsdorf (Niederösterreich)
- Gmünd - Groß Gerungs (Niederösterreich)
- Gmünd - Litschau (Niederösterreich)
- Freiland - Törrnitz (Niederösterreich)
- Wietersdorf - Hüttenberg (Kärnten)
- St. Paul - Lavamünd (Kärnten)
- Mürzzuschlag - Neuberg Ort (Steiermark)
- Rohr - Bad Hall (Oberösterreich)

Des weiteren darf festgestellt werden, dass die NÖVOG für das Land Niederösterreich eine Ausschreibung der Verkehrsdienste für die Nebenbahnstrecken Ybbstalbahn und Mariazellerbahn durchführt. Bei erfolgreicher Ausschreibung bleiben die Österreichischen Bundesbahnen gemäß Eisenbahngesetz 1957 i.d.g.F. Infrastrukturbetreiber.

Frage 2:

Welche Nebenbahnstrecken halten Sie für einstellungswürdig? Nach welchen Kriterien wollen Sie die Einstellungswürdigkeit festmachen?

Die Österreichischen Bundesbahnen stellen dazu nachstehendes fest:
Seitens der Österreichischen Bundesbahnen sei aus betriebs- und marktwirtschaftlichen Überlegungen auf nachstehenden Regionalbahnen die Verkehrseinstellung vorgesehen:

Im Personenverkehr

Mit Fahrplanwechsel 2001/2002 10.06.2001)

- Gmünd NÖ - Groß Gerungs
- Freiland - Türrnitz
- Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten
- Retz - Drosendorf
- Drösing - Zisterdorf
- Leoben Hbf. - Vordernberg Markt

Weiters stellen die Österreichischen Bundesbahnen fest, dass auf der Außerfernbanh (Ehrwald - Schönbichl) der Schienensbetrieb von den Österreichischen Bundesbahnen aus technischen Gründen bereits mit Oktober 2000 eingestellt worden sei und bis 09. 06. 2001 im Schienenersatzverkehr geführt werde. Ergänzend dazu, so die Österreichischen Bundesbahnen weiter, sei die DB - AG seitens des Landes Tirol vorerst bis 09.06.2001 mit der Führung von 5 Zugspaaren täglich beauftragt worden.

Über den 09.06.2001 hinaus bemüht sich, laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen, das Land Tirol einen Nachfolgebetrieb durch die DB - AG zu realisieren.

Mit 31.12.2001

- St. Pölten Hbf. - Mariazell
- Waidhofen a. d. Ybbs - Lunz am See
- Gstadt - Ybbsitz
- Obergrafendorf - Mank
- Zell am See - Krimml

Im Güterverkehr

Mit Fahrplanwechsel 2001/2002 (10.06.2001)

- Waidhofen a. d. Ybbs - Lunz am See
- Gstadt - Ybbsitz
- Weitersfeld - Drosendorf
- Göpfritz - Raabs
- Ernstbrunn - Mistelbach LB
- Poysdorf - Dobermannsdorf
- Groß Engersdorf - Groß Schweinbarth
- Groß Schweinbarth - Sulz - Nixing
- Pirawarth - Gaweinstal

Mit 31.12.2001

- Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten
- Sattledt - Grünau im Almtal

Ergänzend dazu möchte ich festhalten, dass ich die ÖBB beauftragt habe, auf den mit 31.12.2001 zur Einstellung vorgesehenen Strecken den Personenverkehr bis zur Übernahme dieser Strecken durch Dritte - wenn diese absehbar ist - weiter zu betreiben.

Fragen 3 und 5:

Wie stehen Sie zum Vorschläge der GKE als Betreiber und Infrastrukturerhalter in Österreich Nebenbahnen zu übernehmen?

Wie stehen Sie zum Vorschlag der SPÖ; regionale Nahverkehrsgesellschaften zu gründen, welche neben den Nebenbahnen auch Postbus und Bahnbus umfassen um somit flächendeckend einer qualitativ hochwertigen und attraktiven öffentlichen Nahverkehr sicherstellen zu können?

Antwort:

Positiv, wenn die Nebenbahnen von der GKE rationeller und kostengünstiger geführt werden können. Die von der SCHIG durchgeführte Interessentensuche wird zeigen, ob diese Erwartungen erfüllt werden können. Ebenso würde dadurch im Sinne der von meinem Ressort verfolgten Liberalisierung des Schienenverkehrs der Wettbewerb zwischen den Infrastrukturbetreibern und Infrastrukturerhaltern gefördert werden.

Frage 4:

Wie sehen Sie den Beschluss der Landeshauptleute, dass die geltenden Verkehrsverträge mit den Ländern von der ÖBB nicht gekündigt werden können? Ist die ÖBB damit nicht verpflichtet, Verkehrsdienstleistungen bis zum Ablauf dieser Verträge in jedem Fall aufrecht zu halten?

Antwort:

Der Gegenstand dieser Frage ist ausschließlich Angelegenheit der Vertragspartner, also der Österreichischen Bundesbahnen und des jeweiligen Bundeslandes.