



Hubert Gorbach
Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
Telefon +43 (1) 711 62-8000
Telefax +43 (1) 713 78 76
hubert.gorbach@bmvit.gv.at

10000/82-CS3/03

XXII. GP.-NR

1024 /AB

2003 -12- 30

zu 1029 /J

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Der Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, 29. Dezember 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1029/J-NR/2003 betreffend Regionalbahnstrecken, insbesondere in Niederösterreich, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 5. November 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen worden ist. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen- und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht-Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich).

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Ich habe aber dennoch Ihre Anfrage den Österreichischen Bundesbahnen vorgelegt, deren Stellungnahme bildet die Grundlage für die vorliegende Anfragebeantwortung:

Frage 1:

Wann erfolgte für die Strecke St. Aegyd/Markt - Kermhof der Einstellungsbescheid?

Antwort:

Der Streckenteil Markt St. Aegyd am Neuwalde – Kermhof wurde mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 11. Mai 1988, Zl. 220.761/4-II/2-1988, eingestellt.

Frage 2:

Wann erfolgte die Bewilligung zum Abtrag dieser Strecke und von welcher Behörde wurde diese in welcher Form erteilt?

Antwort:

Den Österreichischen Bundesbahnen wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes für Niederösterreich vom 30. August 2001, GZ RU6-E-1534/006, gem. § 29 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. 60, in der Fassung vor der Novelle BGBl.Nr. 452/1992, die Beseitigung der Eisenbahnanlagen aufgetragen, um jenen Zustand herzustellen, der dem vor Bau des Streckenteils Markt St. Aegyd am Neuwalde – Kernhof bestandenen entspricht.

Frage 3:

Wie weit wird der Abtrag gehen?

Antwort:

Wie mir die ÖBB mitteilen, wurde im Jahr 2003 mit der Entfernung der Schienen und Schwellen begonnen. Die Arbeiten werden bis zur Demontage aller Eisenbahnanlagen fortgesetzt werden. Es ist beabsichtigt, die Dämme, Brücken und Stützmauern zu erhalten, damit diese für andere Verkehrszwecke, wie etwa für einen Radweg, nutzbar bleiben.

Frage 4:

Wer sind die Interessenten, die sich für den Ankauf der Liegenschaft(en) interessieren?

Antwort:

Laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen interessiert sich die Marktgemeinde St. Aegyd am Neuwalde für den Ankauf der gesamten Trasse, um dort einen Radweg im Rahmen des regionalen Radwegekonzeptes zu errichten. Nicht zur Trasse gehörige Flächen werden gesondert verwertet.

Frage 5:

Wie hoch wird der Verkaufspreis sein?

Antwort:

Ein Kaufpreis für die gesamte Trasse steht laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen noch nicht fest.

Frage 6:

Wann erfolgte für die Strecke Mariazell - Gußwerk der Einstellungsbescheid?

Antwort:

Den ÖBB wurde mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 09. Mai 1988, Zi. 220.770/3-II/88 die dauernde Einstellung des ganzen Eisenbahnverkehrs auf dem Streckenteil Mariazell – Gußwerk bewilligt.

Frage 7:

Wann erfolgte die Bewilligung zum Abtrag dieser Strecke und von welcher Behörde wurde diese in welcher Form erteilt?

**Antwort:**

Den ÖBB wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes für die Steiermark vom 26. März 2003, GZ: FA 13B-81.20-162/03-5, gem. § 29 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957, BGBI.Nr. 60, die Beseitigung der Eisenbahnanlagen vom Streckenteil Mariazell – Gußwerk aufgetragen.

Frage 8:

Wie weit wird der Abtrag gehen?

Antwort:

Laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen wurden bisher Schwellen und Gleise abgetragen. Mit der Demontage der Fahrleitungsmasten wurde bereits begonnen. Es ist beabsichtigt, die Dämme, Brücken und Stützmauern zu erhalten, damit diese für andere Verkehrszwecke, wie möglicherweise für einen Rad- oder Wanderweg, nutzbar bleiben.

Frage 9:

Wer sind die Interessenten, die sich für den Ankauf der Liegenschaft(en) interessieren?

Antwort:

Laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen interessiert sich für den Ankauf des Streckenteils das Land Steiermark, welches in Kooperation mit den Gemeinden St. Sebastian und Gußwerk einen Radwanderweg von Mariazell nach Gußwerk errichten möchte.

Frage 10:

Wie hoch wird der Verkaufspreis sein?

Antwort:

Ein Kaufpreis für die gesamte Trasse steht laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen noch nicht fest.

Frage 11:

Welches weitere Vorgehen ist bei der seit zwei Jahren brach liegenden Bahntrasse Freiland-Türnitz beabsichtigt?

Antwort:

Für diese Strecke wurde noch kein Einstellungsantrag gem. § 29 Abs. 1 EisenbahnG gestellt. Eine dauernde Einstellung ist nur möglich, wenn Bemühungen um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos bleiben. Eine Interessentensuche für diese Nebenstrecke wird von der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH vorbereitet.

Frage 12:

Welche Ergebnisse oder Zwischenergebnisse des "Konzepts für die Bewirtschaftung der Nebenbahnen", das Ihren Aussagen in 770/AB zufolge im Zuge der - mittlerweile in der Phase der Beschlussfassung befindlichen - ÖBB-Reform zu erstellen ist, liegen vor?

Antwort:

Dazu möchte ich feststellen, dass das Konzept für die Bewirtschaftung der Nebenbahnen noch in Ausarbeitung ist.

Frage 13:

In welcher Weise wird die Postbus-Integration in die ÖBB in diesem Zusammenhang berücksichtigt?

Antwort:

In Zusammenhang mit der Integration Postbus wird laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen einerseits untersucht, auf welchen Strecken parallele Verkehre durch gleichzeitiges Auftreten von Bahn- und Postbus vorliegen. In Projekten werden kundenorientierte Lösungen erarbeitet.

Andererseits werden parallele Verkehre in Bezug auf den Schienenverkehr geprüft. Ein etwaiger Ersatz von Schienenleistungen durch einen Busverkehr ist nur dann sinnvoll, wenn das Vorgehen betriebswirtschaftlich vertretbar ist und die Kundenmobilität nicht negativ beeinflusst wird.

Frage 14:

In welcher Weise wird dabei auf die beabsichtigte "Weitergabe" von Anteilen dieses unter fragwürdigen Umständen gebildeten neuen Beinahe-Monopolisten im Busbereich an private inländische Mitbewerber berücksichtigt?

Antwort:

Bei der Weitergabe von Postbus-Anteilen an private Busunternehmen wird laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen auf Nahverkehrskonzepte Rücksicht genommen, mit dem Ziel abgeschlossene, eingegrenzte Bereiche weiterzugeben.

Frage 15:

Wird bei dieser "Anteilsweitergabe" eine Ausschreibung stattfinden, wenn ja in welchem geographischen Bezugsraum, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen geprüft, welches rechtskonforme Vergabesystem zur Weitergabe von Postbus-Anteilen an private Busunternehmen gewählt wird. Die Anteilsweitergabe wird das gesamte Bundesgebiet betreffen.

Frage 16:

Welche Informationen zu den regionalwirtschaftlichen Folgen der Stilllegung von Neben-/Regionalbahnstrecken liegen Ihnen vor, speziell auch im Hinblick auf das Verunmöglichen des Gütertransports auf dem Schienenweg?

Antwort:

Keine, da der Einstellungsantrag von Seiten der Österreichischen Bundesbahnen vor dem Hintergrund betriebswirtschaftlicher Überlegungen an das bmvit gestellt wird.

Frage 17:

Welche Untersuchungen im Hinblick auf die Erhaltung und Stärkung der Rolle der Regionalbahnen beim Gütertransport a) liegen Ihnen vor, b) haben Sie beauftragt?

**Antwort:**

Die letzte vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zum Thema Nebenbahnen extern beauftragte Studie ist jene mit dem Arbeitstitel "Instandhaltungsaktivitäten C-Netz".

Frage 18:

Welche Absichten für Angebotsreduktionen der ÖBB zum kommenden Fahrplanwechsel sind Ihnen im einzelnen bekannt, und welche Gegenmaßnahmen setzen Sie in den jeweiligen Fällen konkret, um im Sinne des EBG einen bedarfsgerechten Verkehr sicherzustellen?

Antwort:

Die ÖBB bieten kundengerechte Fahrpläne im Rahmen der mit den Bundesländern abgeschlossenen Verkehrsdiesteverträge an. Die Maßnahmenschwerpunkte für den Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 sind aus der Beilage ersichtlich. Die Beilage liegt der Beantwortung bei.

Frage 19:

Was haben sie konkret zur Verhinderung der beabsichtigten Verschlechterungen im Raum Groß Schweinbarth-Obersdorf-Gänserndorf unternommen bzw. werden Sie noch unternehmen?

Antwort:

Mit Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 erfolgt die Wiederaufnahme des Güterverkehrs in der Relation Gänserndorf – Hohenruppersdorf. In diesem Zusammenhang ist eine Erweiterung des signalisierten Zugleitbetriebs geplant.

Frage 20:

Werden Sie die Möglichkeiten des Eisenbahngesetzes (zB § 22 Abs. 3) nutzen, um die (wegen des volkswirtschaftlichen Nutzens von PendlerInnentransport per ÖPNV) im öffentlichen Interesse erforderlichen Transportangebote für PendlerInnen sicherzustellen, insbesondere auch in der erwähnten Region?

Antwort:

Hier möchte ich festhalten, dass diese Normen des Eisenbahngesetzes alle umgesetzt werden.

Beilagen

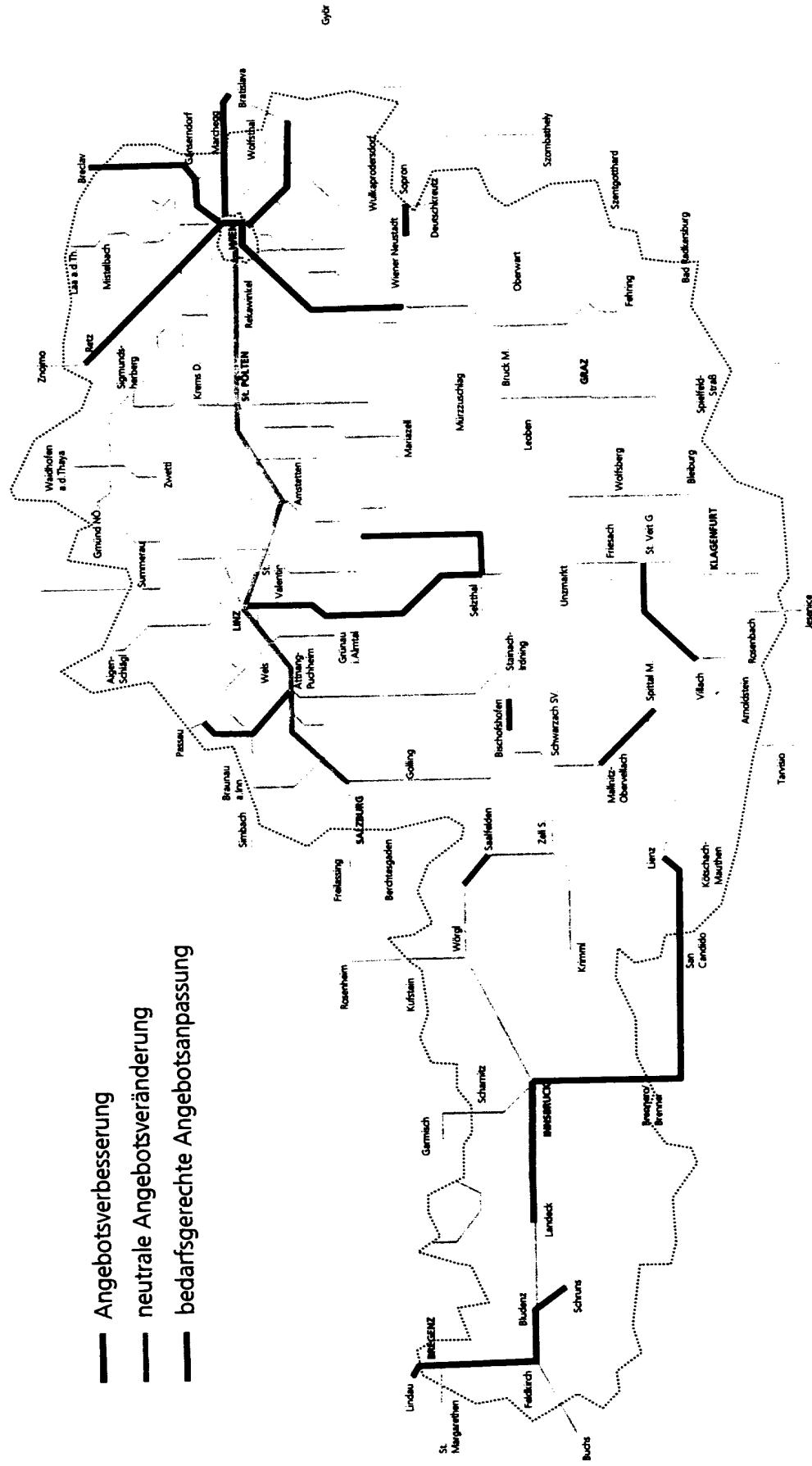
Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Herrn Dr. Peter Schmid'.

BEILAGE

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

GBB



Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

OB
BB

Region Ost 1

geplante Maßnahmen

- ⇒ Ersatzleistungen für FV
 - E 1814 im Abschnitt Amstetten – Linz für beschleunigten EC 562 (ab Amstetten: 6.30, an Linz 7.22)
 - E 1818 im Abschnitt Wien - Amstetten für entfallenden IC 748 (ab Wien: 21.33, an Amstetten 23.08)
- ⇒ Geringfügige Anpassungen im restlichen Streckennetz
 - > Anpassungen im Minutenbereich zur Optimierung der Anschlusssituationen
 - > Verkehrstageänderungen bei einzelnen Zügen
 - > Auslegung einzelner Züge bzw. Ersatz durch Busse

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

OB
BB

Region Ost 2

geplante Maßnahmen

- Wien – Marchegg – Bratislava: 2-Stunden Takt EURegio-Züge
 - > zusätzlich 3 durchgehende Zugspaare
 - > Beschleunigung der Verkehre, teilweise durch Wegfall bestehender R-Zug-Halte. Ersatzweise Einführung von R-Zügen in ähnlichen Zeitlagen

- Wiener Neustadt – Mattersburg – Sopron
 - > Ausweitung des bestehenden HVZ 30 min Taktes Wiener Neustadt - Loipersbach bis Sopron

- Durchbindung Wien
 - > Durchbindung der R-Züge von Breclav bzw. Retz bis Wiener Neustadt über die Schnellbahn Stammstrecke. Daher deutlich verbessertes Angebot für Pendler aus den Außenbereichen durch Reduktion der Umsteigevorgänge!
 - > Anpassungen der zuführende Außenästen im Minutenbereich auf Basis des Durchbindungskonzeptes

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

OBB

Region Ost 2

geplante Maßnahmen

- ⇒ Wien – Wiener Neustadt: Führung 3 neuer Südbahnsprinter nach Hartberg
-> derzeit als Kurswagen den IC beigegeben. Diese Züge werden als eigene Züge ab Wien (15.54, 16.54 und 17.54) verkehren.
- ⇒ Wiener Neustadt – Gutenstein bzw. Puchberg:
Inbetriebnahme der Haltestelle Wöllersdorf Machgraben u Bf. Feuerwerksanstalt
- ⇒ Neues Taktsystem nach /von Györ
-> Einbindung in ungarisches 3-Stundentaktsystem mit Verstärkerleistungen zur HVZ
- ⇒ Ostbahn Frühgruppe: Einführung eines Taktsystems
-> Durch Neulage bestehender Züge ergibt sich in der Relation Bruck a.d. Leitha – Wien in der Frühspitze ein 15-Minuten Taktsystem.
- ⇒ Umsteigemöglichkeit von S 60 auf E-Zug in Gramatneusiedl zur HVZ in Richtung Wien
-> bei Züge aus Pamhagen dzt. außer Takt weiterhin Halt in Wien Grillgasse geplant.
- ⇒ Anpassung der zuführenden Strecken an das neue Taktsystem der Ostbahn
-> Verschiebungen im Minutenbereich zur HVZ von Kittsee und Neusiedl Richtung Wien

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

OB
BB

Region Oberösterreich

geplante Maßnahmen

- ↑ Umsetzung Verkehrskonzept Phyrnbahn (VDV mit Land OÖ)
IST: 2-Stunden R-Zug Takt Linz – Selzthal, 1-Stunden R-Zug Takt Linz – Kirchdorf, in HVZ Verdichtungen
NEU: 2-Stunden E-Zug Takt Linz – Selzthal (außer wenn in gleicher Zeitlage IC Linz-Graz verkehrt),
1-Stunden R-Zugtakt Linz – Kirchdorf (-Klaus) mit erweiterten HVZ-Verdichtungen
- ▷ Ersatzleistungen für FV
 - E 1814 im Abschnitt Amstetten – Linz für beschleunigten EC 562 (ab Amstetten: 6.30, an Linz 7.22)
 - E 1642 im Abschnitt Linz – Salzburg für beschleunigten IC 540 (ab Linz: 5.10, an Salzburg: 6.50)
 - E 1542 im Abschnitt Salzburg – St. Valentin für beschleunigten IC 541 (ab Salzburg: 5.50, an Linz: 7.30)
- ↗ selektive Angebotsumstellung im „Rieder Kreuz“
 - > Reduktion von 9 auf 5 Zugspaare im Abschnitt Ried im Innkreis – Schärding, Ersatz durch Busse.
- ↗ Zusammenlegung von R-Zügen und E-Zügen im Abschnitt Attnang-Puchheim – Straßwalchen
 - > verminderte Bedienung einiger Haltestellen in NVZ, diese stehen jedoch mittelfristig vor Auflösung.
(betroffene Reisende: ca. 1 pro Zug und Halt, jedoch Ersatzangebote in veränderter Zeitlage)

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

OB
BB

Region Salzburg

geplante Maßnahmen

- ⇒ Reduktion R-Züge Saalfelden – Hochfilzen – Fieberbrunn in NVZ (selektiver Busersatz)
 - > Nebenverkehrszeit nur Züge Wörgl – Fieberbrunn bzw. Hochfilzen, weiterhin durchgehende Bedienung mit Sprinter (2 h Takt Innsbruck – Salzburg, außer wenn IC 7 verkehrt)

- ⇒ Bruch der Taktregionalzüge des Ennstals in Radstadt,
 - > bestehende Züge Bischofshofen – Selzthal verkehren nur mehr Bischofshofen – Radstadt bzw. Schladming – Selzthal (betroffene Reisende in den nicht mehr bedienten Haltestellen: 1 je Zug und Halt)
 - > die parallel verkehrende BahnBuslinie übernimmt die Ersatzbedienung mit bestehenden Kursen

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

OBB

Region Tirol

geplante Maßnahmen

- Neue Wochenendverbindung Innsbruck – Lienz via Brenner (VDV noch nicht abgeschlossen)
 - > an Samstagen: Innsbruck ab 14.36, Lienz an 17.58
 - > an Sonntagen: Lienz ab: 16.52, Innsbruck an 20.18
- Ausweitung Angebote Samstag und Sonntag (VDV noch nicht abgeschlossen)
 - > Ausweitung auf allen Hauptstrecken von bis dato nur an Werktagen verkehrenden Zügen auch auf Sonn- und Feiertage. (+ 147.000 Zugkilometer/a)
- Ausweitung des Angebots im Tiroler Oberland (westlich von Innsbruck, VDV noch nicht abgeschlossen)
 - > Ähnliches Fahrplanmodell wie im Bestand, jedoch Rücknahme der Verbindungen Innsbruck – Landeck (- 1 Zugspaar) und Ausweitung der Verbindungen Innsbruck – Ötztal (+3 Zugspaaare)
- Reduktion R-Züge Saalfelden – Hochfilzen - Fieberbrunn in NVZ (selektiver Busersatz)
 - > zur Nebenverkehrszeit nur Züge Wörgl – Fieberbrunn bzw. Hochfilzen, weiterhin durchgehende Bedienung mit unveränderten Sprinter

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

ÖBB

Region Vorarlberg

geplante Maßnahmen

1 voraussichtlich 1 weitere Durchbindung Bregenz – Bludenz – Schruns

-> Ausweitung von 2 auf 3 tägliche Durchbindungen

-> Kooperationsmodell mit der Montafoner Bahn. Diese bedient im Gegenzug die Strecke Feldkirch – Buchs und ermöglicht der ÖBB die Einsparung eines ETW 4020.

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

OB
B

Region Steiermark

geplante Maßnahmen

- ☒ Reduktion R-Züge Selzthal - Hieflau - Kleinreifling
 - > bestehende 7 Zugpaare werden auf 5 reduziert.
- ☒ Bruch der Taktregionalzüge des Ennstals in Schladming
 - > bestehende Züge Bischofshofen – Selzthal verkehren nur mehr Bischofshofen – Radstadt bzw. Schladming – Selzthal
- ▷ Geringfügige Anpassungen im restlichen Streckennetz
 - > Anpassungen im Minutenbereich zur Optimierung der Anschlusssituationen
 - > Verkehrstageänderungen bei einzelnen Zügen
 - > Auslegung einzelner Züge bzw. Ersatz durch Busse

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

OB
BB

Region Kärnten

geplante Maßnahmen

- Reduktion R-Züge im Abschnitt Spittal-Millstättersee - Mallnitz-Oberzellach
 - > Reduktion um 2 R-Zugspaare, Bedienung von Mallnitz-Oberzellach weiterhin 2-stündig durch IC 4.
- "Sommersperre" auf der Strecke 650 (Villach - St. Veit a.d. Glan)
 - > Schienenersatzverkehr im Zeitraum 12. Juli – 11. September
 - > hoher Anteil von Schülern, daher stark reduzierte Nachfrage in den Sommermonaten
- ⇒ Geringfügige Anpassungen im restlichen Streckennetz
 - > Anpassungen im Minutenbereich zur Optimierung der Anschlusssituationen
 - > Verkehrstageänderungen bei einzelnen Zügen
 - > Auslegung einzelner Züge bzw. Ersatz durch Busse

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

ÖBB

Veränderung Betriebsleistung NV

	4. Vorschau 2003	Plan 2004	Veränderung in %	Veränderung in Mio ZugKM
RL OST1	11,026	11,1	0,7%	0,074
RL OST2	20,702	21,25	2,6%	0,548
RL OÖ	9,622	9,625	0,0%	0,003
RL SBG	3,812	3,729	-2,2%	-0,083
RL Tirol	4,807	4,886	1,6%	0,079
RL VBG	1,937	1,933	-0,2%	-0,004
RL STMK	6,262	6,241	-0,3%	-0,021
RL KTN	3,692	3,614	-2,1%	-0,078
Summe ProdPlan (alle RL)	61,86	62,378	0,8%	0,518

Werte in Mio. ZugKM / Jahr

Maßnahmenschwerpunkte Fahrplan 2004

ÖBB

Abkürzungen

Bf	Bahnhof
E	Eilzug
EC	Eurocity
ETW	Elektrotriebwagen
FV	Fernverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity
NV	Nahverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
R	Regionalzug
RL	ÖBB-Regionalleitung
VDV	Verkehrsdienstevertrag