



REPUBLIK ÖSTERREICH

HUBERT GORBACH

VIZEKANZLER

Bundesminister

für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. 10000/24-CS3/04 DVR 0000175

XXII. GP.-NR

1553 /AB

2004 -05- 07

ZU 1586 /B

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 7. Mai 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1586/J-NR/2004 betreffend beabsichtigte teilweise Einstellung des Personenzugsverkehrs auf der Bahnlinie über den Gerichtsberg (Niederösterreichische Südwestbahn), die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 24. März 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie muss grundsätzlich festgestellt werden, 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 die Österreichischen Bundesbahnen mit der gegenständlichen Anfrage befasst, deren Stellungnahme bildet die Grundlage für die vorliegende Anfragebeantwortung.

GZ. 10000/24-CS3/04

Fragen 1 und 2:

Ist es zutreffend, dass zwischen Hainfeld und Weißenbach/Triesting mit Fahrplanwechsel im Dezember 2004 der Personenverkehr eingestellt werden soll?

Wie stehen Sie zu den Absichten der ÖBB?

Antwort:

Die ÖBB beabsichtigen nicht, den Personenverkehr zwischen Hainfeld und Weissenbach-Neuhaus einzustellen. In diesem Abschnitt der Strecke Leobersdorf – Hainfeld – St. Pölten soll lediglich der Personenverkehr auf Grund der Entwicklung - steigende Kosten bei abnehmender Anzahl an Reisenden - von der Schiene auf den Bus verlagert werden. Die Inanspruchnahme ist im Abschnitt zwischen Weissenbach-Neuhaus und Hainfeld nach Angaben der ÖBB sehr gering und über den Gerichtsberg beträgt sie nur bis zu 15 Fahrgäste täglich.

Von den ÖBB wurde ein Konzept zur Verbesserung der Situation des öffentlichen Verkehrs im Triestingtal ausgearbeitet. Dieses wurde dem Arbeitskreis Verkehr & Infrastruktur der betroffenen Gemeinden präsentiert und erhielt dabei dessen Zustimmung.

Fragen 3 und 4:

Welche weiteren Reduktionen des Angebots im Schienenpersonenverkehr der ÖBB sind für den Fahrplanwechsel 2004 in Aussicht genommen?

Wie stehen Sie zu den Absichten der ÖBB?

Antwort:

Durch ähnliche Maßnahmen soll auch in den Streckenabschnitten Spitz – Emmersdorf an der Donau und Horn – Sigmundsherberg eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit mit gleichzeitiger Verbesserung des Kundennutzens erzielt werden. Die teilweisen Umlagerungen vom Schienen- auf den Busverkehr finden im Einvernehmen mit den Vertretern der Gemeinden und der Region statt.

Fragen 5 und 6:

Was a) haben Sie, b) werden Sie wann im einzelnen gegen die beabsichtigte Verschlechterung für Pendlerinnen und Pendler zwischen Hainfeld und Weißenbach/Triesting, die auch den Ausflugsverkehr und den Radtourismus in der attraktiven Region betrifft, unternommen bzw. unternehmen?

Was a) haben Sie, b) werden Sie wann im einzelnen zur Aufwertung der Bahnstrecke Leobersdorf-St. Pölten und insbesondere der von Verkehrseinstellung bedrohten Teilstrecke unternommen bzw. unternehmen?

Antwort:

Die geplanten Maßnahmen werden mit Inkrafttreten des neuen Fahrplanes am 12. Dezember dieses Jahres umgesetzt werden. Das nach Angaben der ÖBB mit den Gemeinden abgestimmte Konzept sieht eine Beibehaltung der bisherigen Anzahl von Verbindungen für den Abschnitt Weissenbach-Neuhaus – Hainfeld vor. Die Anschlüsse an die Züge werden optimal gestaltet und die Gesamtfahrzeit nicht erhöht.

GZ. 10000/24-CS3/04

An Sonn- und Feiertagen werden so genannte „Rad-Tramperzüge“ geführt, um der großen Bedeutung des Fremdenverkehrs der Region zu entsprechen.

Der Umfang der Kilometerleistungen im Schienenverkehr wird durch das neue Konzept nicht reduziert.

Eine neue Zugverbindung in den Morgenstunden, umsteigefrei bis Wiener Neustadt, ist geplant. Der Streckenabschnitt bis Weissenbach-Neuhaus wird von den ÖBB in ein Schnellbahnkonzept eingebracht. Die mit der Realisierung des Konzeptes verbundene Elektrifizierung würde einen wesentlichen Anstieg der Qualität der Strecke bedeuten.

Frage 7:

Sind die von Einstellung bedrohten Züge eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche Angebote?

Antwort:

Es handelt sich um eine Verlagerung gemeinwirtschaftlicher Leistungen von der Schiene auf den Bus, für die jedoch keine Abgeltung durch den Bund erfolgt (diese sind nur für den Schienenverkehr vorgesehen).

Fragen 8 und 9:

Werden Sie im Einklang mit § 7 1. Satz des ÖPNRV-Gesetzes ("Aufgabe des Bundes ist gemäß diesem Bundesgesetz die Sicherstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen.") für die Aufrechterhaltung des Angebots im damaligen und bisherigen Umfang sorgen?

Falls nein, wie rechtfertigen sie diese gesetzeswidrige Vorgehensweise des Bundes?

Antwort:

Es kommt zu keiner Einschränkung des Angebotes.

Frage 10:

Sollte eine "Umschichtung" im Sinne von § 8 ÖPNRV-G vorgesehen sein: Welche "Optimierung des Verkehrsangebotes" in der Relation Weißenbach-Hainfeld und retour ist dadurch vorgesehen, welche Mittel sind dafür vorgesehen und wie wird die Bestellung der entsprechenden Verkehrsdienstleistungen erfolgen?

Antwort:

Hinsichtlich der Optimierung des Verkehrsangebotes darf auf die Beantwortung der Fragen 5 und 6 verwiesen werden.

Der Nachfolgeverkehr (Schienenersatzverkehr) wird aus den vorhandenen Mitteln durch die Busdienste der ÖBB im Rahmen einer ÖBB-internen Bestellung durchgeführt.

Frage 11:

Wie stehen Sie dazu, dass die ÖBB die Abtragung der Regionalbahnstrecke Ernstbrunn-Mistelbach samt zugehörigen Gebäuden vorhat, obwohl für diese landschaftlich und

GZ. 10000/24-CS3/04

trassierungstechnisch sehr attraktive Strecke seitens mehrerer Organisationen nachdrücklich Interesse an der Erhaltung als Museumsbahnstrecke deponiert wurde?

Antwort:

Die Antragstellung gemäß § 29 Abs. 1 EisbG 1957 betreffend der Einstellung des Streckenabschnittes Ernstbrunn – Mistelbach Lokalbahnhof durch die ÖBB ist erfolgt. Ein Betriebseinstellungsbescheid liegt noch nicht vor.

Der derzeit nicht befahrbare Streckenabschnitt Ernstbrunn – Mistelbach Lokalbahnhof war im Rahmen der Interessentensuche für eine Ausschreibung durch die SchIG vorgesehen. Nach abgeschlossener Interessentensuche obliegt die Suche nach einem Folgebetreiber (im Auftrag des BMVIT) der SchIG.

Da es noch keinen Einstellungsbescheid gibt, wurden seitens der ÖBB auch keine Schritte zur Verwertung der Grundstücke und Gebäude gesetzt. Abtragungsarbeiten finden derzeit nicht statt.

Frage 12:

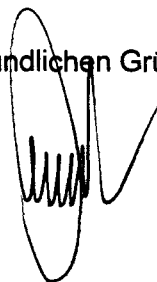
Wann werden die "Nebenbahnen"/Regionalbahnstrecken, für die vor mehreren Jahren eine großteils erfolgreiche Interessentensuche durchgeführt wurde, endlich im Ausschreibungsweg neuen Betreibern überantwortet, damit auf diesen Strecken wieder ein Personenverkehrsangebot hergestellt werden kann?

Antwort:

Das Personenverkehrsangebot ist von der Ausschreibung und Finanzierung der Länder abhängig.

Darüber hinaus besteht für Gemeinden und Ländern die Möglichkeit, von der Liberalisierung des Schienenverkehrs Gebrauch zu machen und andere Eisenbahnunternehmen mit entsprechenden Schienenverkehrsdiensten zu beauftragen, wenn mit den Angeboten der ÖBB Unzufriedenheit besteht oder diese von den Kunden nicht angenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial 'M' followed by several vertical strokes and a final flourish.