
288/AB XXII. GP

Eingelangt am 26.05.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfragebeantwortung

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 271/J-NR/2003 betreffend Umbau der Ybbstalbahn, die die Abgeordneten Königsberger-Ludwig und GenossInnen am 26. März 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Wie aus den nachstehenden Ausführungen hervorgeht, ist die Zukunft der Ybbstalbahn Waidhofen an der Ybbs - Lunz am See - Ybbsitz Gegenstand gemeinsamer Bemühungen meines Ressorts und des Landes Niederösterreich. Um die zur Absicherung des Weiterbestandes notwendigen Rationalisierungseffekte zu erzielen, wurden die ÖBB mit der Planung und Errichtung eines Zugleitbetriebes bereits mit der 10. ÖBB-Übertragungsverordnung beauftragt. Wie mir die ÖBB mitteilen, beträgt die Reisendenfrequenz auf der Ybbstalbahn (Strecken Waidhofen a. d. Ybbs - Lunz am See bzw. Gstadt - Ybbsitz) derzeit im Jahresdurchschnitt rund 475.000 Fahrgäste.

Fragen 1, 2 und 3:

Können Sie eine Fortsetzung des Umbauprojektes Ybbstalbahn in Richtung Zugleitverkehr definitiv zusagen?

Wenn nein, - warum nicht? Wenn ja, - innerhalb welchen Zeitraumes?

Was sind die Gründe für den Abbruch der im März dieses Jahres begonnenen Umbauarbeiten?

Antwort:

Auf der Grundlage der eingangs erwähnten 10. ÖBB-Übertragungsverordnung (10. ÖBB-Ü-VO, BGBl. II / Nr. 161 vom 19. April 2002), § 3, sind Planung und Errichtung des Zugleitbetriebes auf der Strecke Waidhofen a. d. Ybbs - Lunz am See („Ybbstalbahn“) von den ÖBB durchzuführen. Die zeitliche Abfolge der Realisierung des Projekts ist insbesondere im Zusammenhang mit den Verhandlungen mit der NÖVOG bezüglich weiterer Verkehrsdienstleistungen bzw. Kooperationen zu sehen.

Anzumerken ist, dass seitens der ÖBB noch nicht mit den - für die Öffentlichkeit kaum erkennbaren - Umbauarbeiten für die Errichtung des Zugleitbetriebs „Ybbstalbahn“ begonnen wurde. Bis dato gab es lediglich vorbereitende Planungs- bzw. Situierungsbesprechungen. Sollten die diesbezüglichen grundsätzlichen Entscheidungen in nächster Zeit getroffen werden, erscheint den ÖBB eine Inbetriebnahme des Zugleitbetriebs „Ybbstalbahn“ bis spätestens Ende 2004 realistisch.

Frage 4:

Besteht weiterhin die Absicht der Gründung einer "Gesellschaft Niederösterreichischer Schmalspurbahnen", bzw. warum wurde diese Gesellschaft bis dato noch nicht gegründet?

Antwort:

Mein Ressort steht grundsätzlich einer etwaigen Gründung regionaler Gesellschaften bzw. Eisenbahnunternehmungen positiv gegenüber, hat jedoch auf die Verwirklichung derselben keinen

Einfluss, da dies bei ÖBB-Strecken in die Kompetenz des Unternehmensbereiches Absatz der österreichischen Bundesbahnen fällt. Seit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1992 (BGBl. Nr. 825/1992) sind die ÖBB ein eigenständiges Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit, welches seine Entscheidungen nach den kaufmännischen Grundsätzen eigenverantwortlich zu treffen hat.

Wie mir hierzu der Vorstand der ÖBB mitteilte, hat sich dieser im November 2001 dazu entschlossen, Verhandlungen mit dem Land Niederösterreich über die Gründung einer gemeinsamen Betriebsgesellschaft für die niederösterreichischen Schmalspurbahnen aufzunehmen. Diese Verhandlungen wurden im Jahr 2002 intensiv geführt, konnten allerdings aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten, die für die Erstellung eines Businessplans notwendig waren, noch nicht abgeschlossen werden.

Derzeit finden im Vorstand der ÖBB entsprechende Abstimmungsgespräche statt. Mit den Verantwortlichen der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG) bzw. dem Land Niederösterreich wird eine gemeinsame Lösung erarbeitet. Detaillierte Businesspläne für den Betrieb dieser Eisenbahn-Nebenstrecken sind gegenwärtig in Ausarbeitung.

Frage 5:

- a. Welche Investitionen sind innerhalb dieser Legislaturperiode zur Erhaltung bzw. zum Ausbau von Bahn-Nebenstrecken in Niederösterreich geplant?
- b. Welche konkreten Bauvorhaben bestehen diesbezüglich bis 2006?

Antwort:

Für die nächsten Jahre sind die folgenden größeren Erhaltungs- und Ausbauprojekte im Ergänzungsnetz der ÖBB in Niederösterreich zu nennen:

- Umbau Bf. Traisen (Baubeginn: 2000, Bauende: 2003;
Gesamtinvestitionen: rd. 7,6 Mio €)
- Umbau Bf. Wilhelmsburg a. d. Traisen (Baubeginn: 2000, Bauende: 2003;
Gesamtinvestitionen: rd. 4,1 Mio €)
- Ausbau der Schnellbahnlinie S 2 (Baubeginn: 2003, Bauende: vsl. 2006;
Gesamtinvestitionen: rd. 119 Mio €)
- Umbau Bf. Flughafen Wien (VIE) (Baubeginn: 2003, Bauende: vsl. 2007;
Gesamtinvestitionen: rd. 61,3 Mio €).

Darüber hinaus werden laufend zahlreiche Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

Frage 6:

Inwiefern sind niederösterreichische Bahnstrecken von dem 200 Mio. Euro Einsparprogramm der ÖBB für 2003 betroffen?

Antwort

Da im Infrastrukturbereich kein 200 Mio € Einsparungsprogramm bekannt ist, sind auch keine niederösterreichischen Bahnstrecken davon betroffen.