

---

**3301/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 09.09.2005**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-10.000/0036-I/CS3/2005    DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Parlament  
1017 W i e n

Wien, 8. September 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3356/J-NR/2005 betreffend niederösterreichische Schmalspurbahnen, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 11. Juli 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich darf ich festhalten, dass mit der am 19. Dezember 2003 zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich unterzeichneten Vereinbarung über die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der niederösterreichischen Schmalspurbahnen ein wichtiger Schritt zum Weiterbestand dieser Bahnen gesetzt wurde. Damit wurde vorerst für 5 Jahre die Erhaltung der niederösterreichischen Schmalspurstrecken, sofern regelmäßige Verkehrsdienste erbracht werden, sichergestellt. Ferner übernimmt das Land Niederösterreich mit dieser Vereinbarung für die Strecken Gmünd - Groß Gerungs und Gmünd - Litschau auch einen 20% Anteil an den Erhaltungskosten. Auch wurde zwischenzeitlich die in der Vereinbarung vorgesehene Arbeitsgruppe mit dem Ziel eingerichtet, Erweiterungs- bzw. Verbesserungsmaßnahmen an den Schmalspurstrecken - wie z.B. Umspurungsszenarien - zu untersuchen. Entsprechende Ergebnisse werden noch heuer erwartet.

**Frage 1:**

Welche Schritte a) haben Sie wann gesetzt, b) werden Sie bis wann setzen, um die Erhaltung der Infrastruktur von Ybbstalbahn und Mariazellerbahn im Sinne des gesetzlichen Auftrags sicherzustellen?

**Antwort:**

In gegenständlicher Angelegenheit erfolgte sowohl durch die meinem Ressort zugehörige Eisenbahnbehörde mit Schreiben vom 13. Oktober 2004 als auch durch mich mit Schreiben

vom 19. November 2004 die Aufforderung an den Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen, die Erhaltungstätigkeiten auf den gegenständlichen Strecken in vertragskonformer Weise durchzuführen und damit einen ordnungsgemäßen Eisenbahnbetrieb und -verkehr sicherzustellen.

**Frage 2:**

Ist es zutreffend, dass für diesen Zweck vorgesehene und grundsätzlich freigegebene Mittel monatelang nicht zur Auszahlung und damit zur Anwendung kommen und dass die Verantwortung hierfür beim Management der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG liegt?

**Antwort:**

Unter Bezugnahme auf o.a. Schreiben hat der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen mitgeteilt, dass zur Überprüfung und Eruierung des Investitionsbedarfes für 3 Ausbauabschnitte im niederösterreichischen Schmalspurnetz eine externe Untersuchung veranlasst wurde. Die entsprechenden Gleisbauarbeiten sollen unmittelbar nach Abschluss dieser Untersuchungen begonnen und im heurigen Jahr abgeschlossen werden.

**Frage 3:**

Welche Mittel sind im Zusammenhang mit Erhaltungsinvestitionen für Ybbstalbahn, Mariazellerbahn und die übrigen NÖ Schmalspurstrecken a) im Infrastrukturrahmenplan 2005-2010, b) im aktuellen Entwurf des Infrastrukturrahmenplans 2006-2011 vorgesehen?

**Antwort:**

Die Mittelansätze im Rahmenplan 2005 bis 2010 für die vertragsgegenständlichen Schmalspurstrecken stellen sich wie folgt dar:

St. Pölten - Mariazell	rund 5,7 Mio €
Waidhofen/Ybbs - Lunz am See	rund 5,0 Mio €
Gstadt - Ybbsitz	rund 1,3 Mio €
Gmünd - Litschau	rund 2,0 Mio €
Gmünd - Groß Gerungs	rund 1,5 Mio €

Weiters ist anzumerken, dass derzeit seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG an der Fortschreibung des Rahmenplans gearbeitet wird und daher hinsichtlich der Rahmenplandaten 2006 - 2011 noch keine Aussagen möglich sind.

**Frage 4:**

Welche Absichten haben Sie konkret im Hinblick auf Änderungen der Eigentümer-, Betreiber- oder Betriebsform (Umspuren, Bus statt Zug) bei den genannten Strecken?

**Antwort:**

Diesbezüglich sind die Ergebnisse der im Motivenbericht angeführten Untersuchungen abzuwarten.

**Frage 5:**

Welche Auswirkungen erwarten Sie bei Umsetzung der von Ihnen bzw. Ihrem Staatssekretär Mag. Kukacka betriebenen Verländerung des ÖPNRV für die Schmalspurbahnen im allgemeinen und diejenigen in Niederösterreich im besonderen?

**Antwort:**

Im Zuge des von Staatssekretär Mag. Helmut Kukacka, in meinem Auftrag betreuten, Nahverkehrsreformprojektes stellt die Frage der Regionalisierung der Nebenbahnen nur einen Teilaspekt dar. Einige Bundesländer haben derzeit kein Interesse an einer Regionalisierung der auf ihrem Landesgebiet liegenden Nebenbahnen geäußert, andere - wie z.B. Niederösterreich - sind sehr interessiert und mit dem bmvit auch bereits in intensive Detailgespräche hierüber eingetreten.

Die von Ihnen als Verländerung des ÖPNRV bezeichnete Initiative des Staatssekretärs Mag. Kukacka hat im Wesentlichen vier Zielsetzungen:

- mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr
- bessere Qualität für Nachfrager
- höhere Effizienz des Mitteleinsatzes
- Anpassung an die verkehrspolitischen Ziele

Für die (niederösterreichischen) Schmalspurbahnen könnte, unter der Voraussetzung, dass die Länder diese Zielsetzung gleichfalls verfolgen, durch die Zusammenführung der bisher von unterschiedlichen Gebietskörperschaften (Land und Bund) verwalteten Budgetmittel, ein besserer und bedarfsgerechterer Einsatz dieser Mittel erfolgen.

Der Ausbau der Infrastruktur, der bisher auf Grundlage von erwarteten und geschätzten Verkehrsleistungen durchgeführt wurde, kann den Verkehrsbestellungen der Länder konform durchgeführt werden. In Kenntnis der eigenen Verkehrsbestellungen haben die Länder damit die Möglichkeit zu einer langfristigen Planung der zu setzenden infrastrukturellen Maßnahmen. Eine höhere Effizienz des Mitteleinsatzes ergibt sich durch die Möglichkeit Infrastrukturleistungen unter Wettbewerbsbedingungen zu vergeben. Durch die Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Schmalspurbahnbereich, haben die Länder auch die Möglichkeit Kosten zu straffen und gleichzeitig Qualitätssteigerungen zu erzielen.

In Summe sind durch die Reformmaßnahmen positive Effekte auch für die Schmalspurbahnen erzielbar. Dies jedoch unter der Voraussetzung, dass die Länder die Ziele der Reform mittragen und zum Vorteil des öffentlichen Verkehrs nutzen wollen.

Mit freundlichen Grüßen