

896 /J

05. Juni 2007

Anfrage

der Nationalräte Heinzl, Schasching und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
bezüglich Rettung der Mariazellerbahn

Die Mariazellerbahn ist ein Kulturgut ersten Ranges in Österreich. Der Erhalt der schönsten Spur ins Alpenland ist uns deshalb ein Anliegen.

Es gibt in Österreich wohl kaum eine Nebenbahn, die von den Menschen derart geliebt und die gleichzeitig in derart schlechtem Zustand ist.

Bekenntnisse zur Rettung der Mariazellerbahn gibt es genug. Es gibt mindestens ebensoviele Konzepte zum Erhalt dieser Bahn, für welche die Chance besteht, von der UNESCO als Weltkulturerbe anerkannt zu werden.

Vom damaligen Verkehrsminister Übleis wurde Mitte der neunziger Jahre die Anschaffung neuer und moderner Triebwagen für diese Schmalspurbahn ermöglicht. Weitere wesentliche Investitionen in den Fuhrpark und in die Infrastruktur der Mariazellerbahn sind seither aber nicht erfolgt. Die Lokomotiven und Waggonen stammen zum Teil noch aus der Gründungszeit der Bahn vor fast hundert Jahren.

Seit einem Jahrzehnt ist den Verantwortlichen bei den ÖBB und dem Land NÖ mittlerweile bekannt, dass Investitionen in die Mariazellerbahn im Umfang von etwa 30 – 40 Mio. Euro notwendig sind, um deren langfristigen Bestand als Schmalspurbahn zu sichern. Aufgrund der Zuständigkeiten wären größere Teile dieser Investitionen auch vom Land NÖ zu finanzieren.

Per 31.12.2004 betrug der Buchwert des rollenden Materials der Mariazellerbahn allerdings nur mehr 3.070,- Euro.

In den letzten Jahren war diese Schmalspurbahn Spielball des Konflikts zwischen Bund und Land NÖ um die weitere Finanzierung. Der derzeitige Vertrag zwischen Bund und Land NÖ über die Sicherung des Bestandes läuft mit 31.12.2008 aus. Die Zukunft der Mariazellerbahn nach diesem Datum ist heute so ungewiss wie zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses am 19. Dezember 2003.

Die vor allem vom Land NÖ vorangetriebenen Planungen zur Umspurung der Talstrecke der Mariazellerbahn (d.h. Teilumbau auf Normalspur zwischen St. Pölten Hauptbahnhof und Kirchberg an der Pielach, inklusive Elektrifizierung,) haben einen Finanzierungsbedarf von 95 Mio. Euro ergeben, also etwa das doppelte bis dreifache der Investition in den Weiterbestand als Schmalspurbahn. Außerdem setzen diese Lösungen teilweise die Fertigstellung der Güterzugumfahrung St. Pölten voraus, die durch die Infrastrukturminister der Kabinette Schüssel I und II verzögert worden ist.

Selbst diese Planungen sind durch den Baufortschritt im Zuge des Bahnhofsumbaues St. Pölten mittlerweile obsolet, weil die Schienenanschlüsse im Bahnhof mittlerweile für die Bestandsvariante, also die Schmalspur, gebaut werden.

Es kann also angenommen werden, dass es sich beim Wunsch von Landeshauptmann Pröll, die Umspurungsvariante zu planen, um eine Verzögerungstaktik gehandelt hat.

Es ist weiters bemerkenswert, dass es Landesverkehrsreferent Pröll mittlerweile auch abgelehnt hat, die Beantragung zur Anerkennung der Mariazellerbahn als Weltkulturerbe bei der UNESCO zu veranlassen.

Wie auf der Homepage der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.) zu lesen ist, ist aufgrund der Trassierungsplanungen für die Normalspur nun auch eine beschleunigte Trassierung einer Schmalspurvariante machbar, die eine Zielgeschwindigkeit von 80 km/h ermöglichen soll.

Weiters ist dem Regionalbahnkonzept der ÖBB zu entnehmen, dass die Österreichischen Bundesbahnen die Mariazellerbahn gemeinsam mit 6 weiteren Schmalspurbahnen in eine Nachfolgegesellschaft gesamthaft abtreten wollen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil der Verantwortungswirrwarr durch die Aufsplitterung der ÖBB in gesellschaftsrechtlich getrennte Bereiche gerade diesen Bahnen schadet.

Wie auch immer die Lösung für die Rettung der Mariazellerbahn aussehen wird, es ist in jedem Fall Eile geboten, eine Gesamtlösung für die Mariazellerbahn zu finden.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie beurteilen Sie den Zustand
 - a) der Infrastruktur und
 - b) des rollenden Materialsder Mariazellerbahn auf Basis der Ihnen und den ÖBB zugänglichen Informationen?
2. Wie lange ist die technische Restlebensdauer bis zum Versage einer dieser beiden Komponenten aus heutiger Sicht, ohne dass wesentliche Investitionen getätigt werden?
3. Wie sieht aus heutiger Sicht unter Berücksichtigung der bisher erfolgten unglaublich vielfältigen Studien- und Planungsarbeiten eine technisch optimale Lösung für den Fortbestand der Mariazellerbahn aus?
4. Wie kann aus heutiger Sicht eine wirtschaftliche Lösung für den Fortbestand der Mariazellerbahn aus?
5. Stimmt es, dass die Österreichischen Bundesbahnen die Mariazellerbahn an eine Nachfolgesellschaft abtreten möchten?
6. Soll diese Gesellschaft für Infrastruktur, Wagenmaterial und Betrieb der Bahn verantwortlich sein?
7. Wird diese Nachfolgesellschaft wiederum mehrheitlich im Bundesbesitz oder im Besitz des Landes NÖ stehen?
8. Wird in diesem Fall der fahrplanmäßige Personenverkehr aufrecht erhalten bleiben?
9. Sehen Sie bei Errichtung einer beschleunigten Schmalspurtrasse in der Talstrecke die Möglichkeit, über die Mariazellerbahn wieder Güterverkehr abzuwickeln?
10. Würden Sie die Beantragung der Aufnahme der Mariazellerbahn in die Liste der Weltkulturerbestätten befürworten?
11. Sehen Sie eine Möglichkeit, die Beantragung der Aufnahme der Mariazellerbahn in die Liste der Weltkulturerbestätten der UNESCO zu finanzieren und zu unterstützen?
12. Ist ihnen der Grund bekannt, weshalb der Landesverkehrsreferent von NÖ, Landeshauptmann Pröll, die Finanzierung und Unterstützung der Beantragung der Aufnahme der Mariazellerbahn in die Liste der Weltkulturerbestätten der UNESCO abgelehnt hat?
13. Seitens der zuständigen Verkehrsabteilung des Landes Niederösterreichs bzw. verschiedenen Stellen der ÖBB wird immer wieder behauptet, dass zwischen mit Land und den ÖBB Gespräche über die Zukunft der Mariazellerbahn laufen. Wenn ja, wie ist der derzeitige Verhandlungsstand bzw. welches sind die Grundlagen für weitere Gespräche?
14. Entspricht der Altbestand der Waggonen und Triebfahrzeuge der Mariazellerbahn noch den derzeit gültigen Sicherheitsbestimmungen für Eisenbahnfahrzeuge bzw. im Regelverkehr eingesetzter ÖBB-Betriebsmittel?
15. Bestehen aus Ihrer Sicht der derzeit gesetzlichen Bestimmungen die Möglichkeit, die Mariazellerbahn in das Modernisierungs- und Ausbauprogramm für die Schiene aufzunehmen? Wenn nein, warum nicht?
16. Besteht im Zusammenhang eines etwaigen Modernisierungs- und Ausbauprogramm der Mariazellerbahn auch die Möglichkeit, Mittel aus den EU-Förderungstöpfen für Verkehrsentwicklung bzw. Regionalentwicklung zu lukrieren.
17. Die Gemeinden entlang der Mariazellerbahn sprechen sich im Rahmen von unterschiedlichen Tourismusinitiativen - beispielsweise "Mariazeller Land" - für den Erhalt und die Modernisierung der Mariazellerbahn aus. Gibt es hier Kontakt zwischen den ÖBB und den Mariazeller-Land-

18. Sehen Sie die Möglichkeit, auch über die Tourismusförderung Mittel für die Bestandsicherung der Mariazellerbahn zu lukrieren.

Inson print
 Jack Sharples
 Uffield
 Peter