

NEUERE ANSÄTZE ZUR LÖSUNG DER NEBENBAHNFRAGE IN ÖSTERREICH

Eduard KUNZE, Wien*

INHALT

1.	Zur Entstehung der Nebenbahnen	91
2.	Nebenbahnen nur ein betriebswirtschaftliches Problem?	93
3.	Nebenbahnuntersuchungen der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)	95
3.1.	Die verkehrs- und raumwirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Nebenbahnen	95
3.2.	Weitere Untersuchungen der ÖROK	98
4.	Auswirkungen der ÖROK-Gutachten und aktuelle Ansätze zur Problemlösung	101
4.1.	Maßnahmen der Länder	102
4.2.	Aktivitäten des Bundes und der Österreichischen Bundesbahnen	103
4.2.1.	Die Trennungsrechnung der Österreichischen Bundesbahnen	103
4.2.2.	Der Entwurf der Nebenbahnverordnung	104
4.2.3.	Die Nebenbahnen in weiteren Konzepten	108
5.	Schlußbemerkung	110
6.	Literaturverzeichnis	111
7.	Summary	112

1. ZUR ENTSTEHUNG DER NEBENBAHNEN

Die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes, insbesondere jenes im Osten Österreichs, wurde zunächst von der Lage Wiens in der ehemaligen Monarchie Österreich-Ungarn sowie von den vorrangigen wirtschaftlichen Verflechtungen der Bundeshauptstadt mit den reichen Rohstofflagern der nordöstlich gelegenen Kronländer und den großen Hafenstandorten an der Adria geprägt. Die Dringlichkeit dieser Verbindungen kommt in der Ausbaureihenfolge sowie dadurch zum Ausdruck, daß die wichtigsten Eisenbahnstrecken vom Staat finanziert wurden. Nach J. MATZNETTER (1963) ist die Entwicklung

* W. Hofrat Dr. Eduard Kunze, Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK),
1010 Wien, Annagasse 5

des österreichischen Eisenbahnnetzes in fünf Abschnitte zu gliedern, wobei die ersten beiden Bauphasen (bis 1879) zu bedeutenden Standortverbesserungen der von Bahnlinien erschlossenen Gebiete geführt hat. Die heute ausgeprägte regionale Differenzierung im Stellenwert des Eisenbahnnetzes, vor allem innerhalb Niederösterreichs, beruht auf der weiteren zeitlichen Abfolge und den räumlichen Festlegungen der Bahnbauten. Die Periode zwischen 1880 und 1918 kann als Zeit der Netzverdichtung und regionalen Bahnerschließung bezeichnet werden. Der Bahnbau erfolgt im wesentlichen durch Privatgesellschaften, wenn auch einzelne Strecken in militärischer, politischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht nationale Bedeutung hatten (WURZER 1967, S. 10). Die Netzverdichtungen im Eisenbahnnetz, insbesondere nach 1890, wurden vorgenommen, "um einen Ausgleich für die sich immer stärker ausprägenden regionalen Unterschiede zu schaffen" (KUNZE 1973, S. 168). So wurde zur Entwicklung der Bahnlinien Gmünd-Litschau sowie Altnagelberg-Heidenreichstein bemerkt, daß das Projekt den "Charakter eines Nothstandsbaues zur Entwicklung der wirtschaftlich zurückgebliebenen Landstriche" hat (WURZER 1967, Anhang S. 58). Im niederösterreichischen Weinviertel wurde ein erheblicher Teil der Bahnlinien zur besseren Erreichbarkeit des Absatzmarktes Wien sowie zur Stärkung der regionalen Schwerpunkte errichtet.

Das Land Niederösterreich hatte auf der Grundlage des Landesgesetzes vom 28. Mai 1895 (LGBI.XIII/1895) über die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung eine Aktion zum Bau von Lokalbahnen begonnen, die vornehmlich der Erschließung der bisher vom Eisenbahnbau nicht oder nur unzureichend erfaßten Gebiete diene. Bis 1908 wurden 975 km Bahnstrecken mit Subventionen errichtet. Das Land wirkte bei der Kapitalbeschaffung mit, finanzierte Studien und Projekte sowie den Bau, Betrieb und die Verwaltung jener Linien, für deren Vorzugskapital die Landesgarantie gewährt worden war.

Etwa ab 1900 erfolgte die Gebietserschließung mit Hilfe von Schmalspurbahnen, die geringere Baukosten verursachten und eine höhere Anpassungsfähigkeit an das Gelände ermöglichten. Allerdings haben diese Bahnen heute den Nachteil, daß sie schwerer in das übrige Streckennetz zu integrieren sind und außerdem eine weitaus geringere Leistungsfähigkeit aufweisen. Ein Großteil der zur regionalwirtschaftlichen Förderung von privaten Gesellschaften errichteten Bahnlinien erreichte nie oder nur sehr kurze Zeit aktive Betriebsergebnisse, so daß es relativ bald zur Übernahme von Privatbahnen in das Staatsbahnnetz kam. Diese Entwicklung setzte schon 1877 ein (Sequestrationsgesetz), war aber zunächst darauf ausgerichtet, die staatspolitisch wichtigen Eisenbahnstrecken zu erwerben. Knapp vor dem ersten Weltkrieg begann sich die wirtschaftliche Lage der Privatbahnen soweit zu verschlechtern, daß eine Reihe von Bahnlinien auch aus wirtschaftlichen Gründen dem Staatsbahnnetz einverleibt wurde (KUNZE 1973, S. 170). Nach dem Ersten Weltkrieg lösten die neuen Grenzen Österreichs, die zum Verlust einer Reihe wichtiger Eisenbahnknoten in Grenznähe führten, sowie die wirtschaftlichen Krisen weitere erhebliche Ertragsrückgänge aus. Zahlreiche Privatbahnen mußten zwischen 1930 und 1935 vom Staat übernommen werden und bildeten gemeinsam mit jenen Strecken, die in den Jahren 1940-1942 dem damaligen Reichsbahnnetz zugeordnet wurden, das Gros jener Nebenbahnstrecken, die nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges Gegenstand eingehender wirtschaftlicher Prüfungen und politischer Diskussionen wurden.

Die Entwicklung des Straßenverkehrs seit der fünfziger Jahre, der damit verbundene Ausbau des Straßennetzes, der schrittweise Aufbau des Kraftfahrliiniennetzes und das erhöhte Anspruchsniveau der Bevölkerung an die Bahn (sinkende Akzeptanz der zum Teil langen Zugangswege zu Bahnhöfen und Haltestellen) führten zu einem ständigen Bedeutungsrückgang der Bahnlinien, insbesondere der Nebenbahnstrecken.

2. NEBENBAHNEN NUR EIN BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHES PROBLEM?

Die zunehmenden betriebswirtschaftlichen Schwierigkeiten der europäischen Eisenbahnverwaltungen führten 1957 zu Untersuchungen über "unrentabel erscheinende Bahnlinien" (ÖSTERR. BUNDESBAHNEN 1971, S. 56), die vom Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister gefordert wurden. Eine erste grobe Untersuchung durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ergab, daß die Nebenbahnstrecken zwar 39 % des Gesamtnetzes umfaßten, auf ihnen aber nur 6,5 % der Nettotonnenkilometer und 8,6 % der Achskilometer aller Strecken geleistet wurden. Der Rechnungshof betonte zu dieser Zeit mehrmals die Notwendigkeit, Nebenbahnen einzustellen und führte aus, "daß eine Nebenbahn im modernen Verkehr nur dort eine Daseinsberechtigung haben dürfe, wo sie den anderen Verkehrsträgern leistungs- und kostenmäßig zumindest ebenbürtig ist oder mittels Investitionen in vertretbarem Rahmen dazu gemacht werden kann. Wo diese Voraussetzungen nicht zutreffen, sollte der Betrieb besser heute als morgen eingestellt werden" (RECHNUNGSHOF 1974, S. 248).

Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen faßte daher im Jahre 1964 den Beschluß, "daß bauliche Maßnahmen auf Nebenbahnen über das zur Erhaltung der Betriebssicherheit erforderliche Maß nicht hinausgehen dürfen, wobei der strengste Maßstab anzulegen sei". Gleichzeitig wurden in den Jahren 1965, 1968 und 1971 zunächst beschränkte, dann umfangreiche Stilllegungsanträge gestellt, die auf Grund der räumlichen Verteilung der Strecken vor allem das Land Niederösterreich betrafen. So enthielt der Forderungskatalog des Jahres 1968 Stilllegungsansuchen für 525 km, wovon sich 523 km auf niederösterreichische Strecken bezogen. Drei Jahre später sollte auf 553 km der Gesamtverkehr eingestellt werden, wovon 416 km in Niederösterreich lagen.

In der Beilage zum Schreiben über die Einstellungsanträge 1968 hieß es: "Es ist selbstverständlich, daß der Rückzug der Bahn aus der Fläche, also die Anpassung an die gegebene Situation, nicht ohne Rücksicht auf berechnigte Interessen der Bevölkerung erfolgen soll. Als berechtigtes Interesse ist die Zubilligung eines ausreichenden Ersatzverkehrs anzusehen ... dabei ist an eine Verkehrsübernahme durch die öffentliche Hand grundsätzlich nur beim Personenverkehr gedacht ... die Zubringung von Frachten zur nächsten Bahnstrecke würde dem privaten Frächtergewerbe zufallen." Weiters wurde ausgeführt, daß ein "attraktiver Ausbau der Strecken ... erhebliche Investitionen erfordern und das bestehende Defizit nur noch steigern" würde. Zusammenfassend wurde festgestellt, daß "Investitionen volkswirtschaftlich ein Irrweg (wären), weil sich diese enormen Aufwendungen angesichts der geringen Bevölkerungsdichte und der wirtschaftlichen Struktur des Landes niemals amortisieren würden" (ÖSTERR. BUNDESBAHNEN 1967, S. 5).

Am 19. Juni 1968 wurde im Niederösterreichischen Landtag zu den Einstellungsansuchen der Österreichischen Bundesbahnen folgender Resolutionsantrag eingebracht: "Die Landesregierung wird aufgefordert, bei der Bundesregierung und insbesondere beim Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen zu erwirken, daß die Entscheidung über die Einstellung von Nebenbahnen in Niederösterreich bis zum Vorliegen der wichtigsten Untersuchungsergebnisse des Maßnahmenkataloges hinsichtlich der Verkehrssystemstruktur und -bewertung im Rahmen der Bundesraumordnung und eines diesbezüglichen niederösterreichischen Raumordnungsprogramms zurückgestellt wird." Außerdem wurde in der Antragsbegründung festgestellt, daß "die rein betriebswirtschaftlich orientierte Argumentation zur Einstellung der Nebenbahnen ... in krassem Gegensatz zu den angeführten wirtschafts- und raumordnungspolitischen sowie steuerlichen Maßnahmen der Bundesregierung (steht)." 1972 wurde die NÖ Landesregierung vom Landtag von Niederösterreich mittels Resolution beauftragt, bei der Bundesregierung dahingehend zu wirken, "daß...

1. durch geeignete gesetzgeberische Maßnahmen auf die Interessen der Grenzlandgebiete Rücksicht genommen werden kann, die der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage dieser dienen und
2. die Entscheidung über die Auflassung des Verkehrs von Nebenbahnen in Niederösterreich jedenfalls so lange zurückgestellt wird, bis die erforderlichen organisatorischen Maßnahmen des Bundes und des Landes getroffen (worden) sind." (KUNZE 1973, S. 182-184)

Das von der österreichischen Bundesregierung vorgelegte Gesamtverkehrskonzept (1968, S. 6-9) sowie die Leitlinien des Aktionsprogramms der Bundesregierung zur Raumordnung für Österreich des Jahres 1969 (S. 19) enthielten keine konkreten Hinweise auf die Nebenbahnfrage. Allgemein wurde damals die Auffassung vertreten, daß einer Verlagerung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße "eher eine Verbesserung bedeutet", da die Bedienungshäufigkeit im Autobusverkehr größer ist als bei der vorgehenden Schienenverkehrsbedienung und weil die Autobusse die Nachfragepunkte gezielter anfahren können. Dies wird auch durch die Erreichbarkeitsanalyse Österreichs des Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR) aus dem Jahre 1986 bestätigt (ÖIR 1986, S. 56), wonach im 500m-Haltestelleneinzugsbereich der Bahn nur 11 %; in jenem der Autobuslinien aber 66 % der österreichischen Bevölkerung (ohne Wien) wohnen. Vergleicht man hierzu den 1.500 m-Einzugsbereich, so erhöhen sich die Werte auf 42 % bzw. 88 %. Nur 1,5 % der Bevölkerung sind ausschließlich von der Bahnerschließung abhängig. Außerdem liegen die Werte für die Bahnerschließung ländlich-peripherer Gebiete signifikant unter dem Österreich-Durchschnitt.

Das Abziehen des Eisenbahngüterverkehrs bedeutet aber eine "unausweichliche Verschlechterung", da die Transportkosten oft fühlbar ansteigen. FALLER, STÖHR und METELKA betonen, daß bei der Prüfung der Notwendigkeit von Nebenbahnstrecken nicht vergessen werden sollte, daß "die Aufrechterhaltung des Betriebes auf einer Nebenbahn in vielen Fällen eine an die betreffende Region geleistete staatliche Subvention" darstellt. Im Falle von Einstellungsabsichten bei einer Nebenbahn stellt sich für die betroffene Re-

gion die Frage, "ob die bisher empfangene Subvention ersatzlos wegfällt, oder ob mit staatlicher Unterstützung oder Leistungen anderer Art gerechnet werden darf" (FALLER, STÖHR und METELKA, ÖROK 22a, 1980, S. 187).

Selbst im Unternehmenskonzept 1975-1985 der Österreichischen Bundesbahnen wurde betont, daß "bei der Beurteilung von Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen ... nicht nur betriebswirtschaftliche Überlegungen, sondern ... auch gesamtwirtschaftliche, staatspolitische und raumordnungspolitische Aspekte berücksichtigt werden (müssen) (1974, S. 87). Dennoch stellten die Österreichischen Bundesbahnen fest: "Sollte (aber) die Untersuchung ergeben, daß selbst bei Nutzung aller betriebsinterner Rationalisierungsmaßnahmen eine wirtschaftliche Betriebsführung auf einzelnen Strecken nicht möglich ist, so wird die Weiterführung und Gestaltung des Verkehrs von einer Regelung der Übernahme der Kosten abhängig sein".

3. DIE NEBENBAHNUNTERSUCHUNGEN DER ÖSTERREICHISCHEN RAUMORDNUNGSKONFERENZ (ÖROK)

Im April 1973 beantragte der Bundesminister für Verkehr in der Österreichischen Raumordnungskonferenz "die Frage der Nebenbahnen im Zusammenhang mit den ihnen übertragenen Aufgaben einer eingehenden fachlichen Behandlung zu unterziehen und diese Frage koordiniert zu behandeln" (Beschluß der Stellvertreterkommission der ÖROK vom 25. Mai 1973).

Im April 1975 wurden die Professoren P. FALLER und W. STÖHR beauftragt, eine Untersuchung zum Thema "Die Nebenbahnen in Österreich, ihre verkehrs- und raumwirtschaftliche Bedeutung" durchzuführen. Untersuchungsgegenstand waren 44 Strecken der Österreichischen Bundesbahnen, die den Gutachtern von der ÖROK über Vorschlag der Österreichischen Bundesbahnen vorgegeben wurden. Somit wurden nicht alle Nebenbahnstrecken der Österreichischen Bundesbahn erfaßt. Auch die Privatbahnstrecken blieben bei den weiteren Untersuchungen außer Betracht.

3.1. Die verkehrs- und raumwirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Nebenbahnen

Das Gutachten verfolgte zwei Zielrichtungen und gliederte sich demgemäß in zwei Teile: In der Globalanalyse wurde der Stellenwert der untersuchten Nebenbahnen im Gesamtnetz der ÖBB und in der Einzelbewertung die Bedeutung der Nebenbahnen zueinander dargestellt. Die Globalanalyse basierte auf einer Querschnittsuntersuchung für den Güterverkehr (1974) und den Personenverkehr (1975) und stellte das Leistungsangebot auf den untersuchten Nebenbahnstrecken, die Nachfrage nach Verkehrsleistungen, die verkehrsbetriebliche Erlös- und Kostensituation sowie die raumwirtschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen zum Gesamtnetz in Beziehung.

Die untersuchten 44 Nebenbahnen hatten eine Länge von insgesamt 1414 km, das waren 24 % der Gesamtbetriebslänge der ÖBB. Auf den untersuchten Nebenbahnstrecken wurden 7 % aller Zugkilometer erbracht, wobei der Anteil der Zugkilometer im Personenverkehr 79 %, im Gesamtnetz der ÖBB jedoch nur 60 % betrug. Über die erfaßten Nebenbahn-

strecken wurden 20 % des Güterverkehrsaufkommens im Gesamtnetz (ohne Transit), aber nur 5,7 % des Personenverkehrs (Inland) abgewickelt. Im Personenverkehr entfielen 49 % auf den Schüler- und 17 % auf den Berufsverkehr. Vom Güterverkehr auf den Nebenbahnen gingen 99 % teilweise über das Hauptnetz der ÖBB (9 Millionen Tonnen), woraus sich der hohe "Zubringerwert" der Nebenbahnen für das Hauptnetz ableiten läßt.

Die verkehrsbetriebliche Kosten- und Erlössituation der Nebenbahnen war im Güter- und Personenverkehr sehr unterschiedlich. Wurden 1974 im Güterverkehr Erlöse von 778 Millionen Schilling errechnet, die fast ausschließlich für über die Nebenbahnstrecken hinausgehende Transporte erzielt wurden (85% wurde als "potentieller Zubringerwert" ermittelt), betrug die Gesamteinnahmen im Personenverkehr nur 58 Millionen Schilling, wobei die Einnahmen aus dem Schüler- und Berufsverkehr insgesamt nur 8 Millionen oder 15% ausmachten. Der Zubringerwert der Nebenbahnen im Personenverkehr wurde mit 19% angegeben. Aus der Gegenüberstellung von Kosten und Erlösen ergab sich für die untersuchten Nebenbahnstrecken ein Betriebseingang von 995 Millionen Schilling und ein Kostendeckungsgrad von 24 %. Bei einigen Strecken sank dieser Wert auf 6 bis 7 % herab. Bezogen auf den gesamten Personen- und Güterverkehr verursachten die Nebenbahnstrecken etwa 35 % des Jahresverlustes.

Zur Abschätzung der raumwirtschaftlichen Bedeutung der Nebenbahnen wurden die Einzugsbereiche nach dem Wasserscheidenprinzip (also entfernungsabhängig) abgegrenzt. Danach lebten 1971 etwa 15 % der österreichischen Gesamtbevölkerung und 14 % der österreichischen Arbeitsbevölkerung im Einzugsbereich von Nebenbahnen. Dem gegenüber benützten nur 12 % der Tagespendler die Bahn, im Schülerverkehr waren es weniger als 7%. Der Versuch der Gutachter, landesplanerische Zielsetzungen in die Bewertung der Nebenbahnstrecken einzubeziehen, gelang nicht, da wegen der methodischen und sachlichen Probleme Vorbehalte von Planungsstellen nicht ausgeräumt werden konnten.

Für die Einzelbewertung der Nebenbahnstrecken wurden 117 Indikatoren verglichen, die zu drei Hauptgruppen zusammengefaßt wurden:

1. verkehrsbetriebliche Ertragsindikatoren
2. verkehrs- und raumwirtschaftliche Nachfrageindikatoren
3. verkehrs- und raumwirtschaftliche Angebotsindikatoren

Die Bewertung erfolgte mit Hilfe einer Kombination von Kostenwirksamkeits- und Nutzwertanalyse, um "einerseits der Multidimensionalität der einzelnen Indikatoren Rechnung zu tragen und monetäre Kostenkomponenten zu integrieren, andererseits um die unterschiedliche Bedeutung der Verwendung von verkehrs- und raumwirtschaftlichen Beurteilungskriterien durch unterschiedliche Gewichtung zu berücksichtigen" (FALLER, STÖHR und METELKA, ÖROK 22a, 1980, S. 187). Die Endaussage des Gutachtens hinsichtlich der Einzelbewertung der Strecken berücksichtigte auch normativ-subjektive Gewichtungsfaktoren, wobei die verkehrs- und raumwirtschaftlichen Angebotsindikatoren das halbe Gewicht der beiden übrigen Indikatorengruppe erhielten. Bemerkenswert ist, daß Maximal- und Minimalwert des Gesamtnutzens fast das Verhältnis 1:200 erreichte; läßt man die dominierenden Strecken Zentralfriedhof-Wolfstal sowie Vordernberg-Eisenerz außer Betracht, war noch immer ein Verhältnis von 1:50 gegeben (Tabelle 1).

BEWERTUNG DER NEBENBAHNEN AUFGRUND VON VERKEHRSBETRIEBLICHEN,
VERKEHRSWIRTSCHAFTLICHEN UND RAUMWIRTSCHAFTLICHEN INDIKATOREN

NEBENBAHNEN	TEILNUTZEN-ERFÜLLUNGSGRAD x GEWICHTUNGSVEKTOR:	RANG:	REIHENFOLGE DER UNTERSUCHTEN NEBENBAHNEN:
1 Traisen-Kernhof	9832,70	22	1 Zentralfriedhof-Wolfsthal
2 Freiland-Türnitz	3046,31	38	2 Vordernberg-Eisenerz
3 Obergrafendorf-Gresten	14422,53	13	3 Linz/Urlfahr-Aigen/Schl
4 Pöchlarn-Kienberg G	18618,63	9	4 Arnoldstein-Kötschach M
5 Kienberg G-Waidhofen/Ybbs	12747,75	16	5 Wels-Grünau i.A.
6 Gstadt-Ybbsitz	2781,74	39	6 Lambach-Gmunden Seebhf
7 Wittmannsdorf-Gutenstein	19968,38	7	7 Wittmannsdorf-Gutenstein
8 Wr.Neustadt-Puchberg A.S	19649,46	8	8 Wr.Neustadt-Puchberg a.S.
9 Wöllersdorf-Bad Fischau	7209,60	28	9 Pöchlarn-Kienberg G
10 Sigmundsherberg-Hadersdorf	11738,47	17	10 Gänserndorf-Mistelbach LB
11 Göpfritz-Raabs	2099,48	41	11 Korneuburg-Mistelbach LG
12 Schwarzenau-Fratres	13651,75	15	12 Haiding-Aschach a.d.Donau
13 Schwarzenau-Martinsberg	9930,67	21	13 Obergrafendorf-Gresten
14 Gmünd-Litschau	6047,20	33	14 Stammersdorf-Dobermannsdorf
15 Alt-Nagelberg-Heidenreichst	1051,60	43	15 Schwarzenau-Fratres
16 Gmünd-Groß Gerunga	7281,48	27	16 Kienberg G-Waidhofen/Ybbs
17 Retz-Drosendorf	7152,86	29	17 Sigmundsherberg-Hadersdorf
18 Korneuburg-Mistelbach LB	14998,25	11	18 Laa a. Thaya-Sigmundsherberg
19 Mistelbach LB-Rohenuau	10423,74	19	19 Mistelbach LB-Hohenau
20 Gänserndorf-Mistelbach LB	15935,06	10	20 Deutschkreutz-Oberloitsberg
21 Stammersdorf-Dobermannsdorf	13822,52	14	21 Schwarzenau-Martinsberg
22 Enzersdorf-Dobermannsdorf	7478,15	26	22 Traisen-Kernhof
23 Drösing-Zistersdorf	4702,18	35	23 Zeltweg-Fohnsdorf
24 Laa a.Thaya-Sigmundsherberg	11086,46	18	24 Garsten-Klaus
25 Siebenbrunn-L.-Engelhartst	5716,77	34	25 Bregenz-Bezau
26 Breitstetten-Orth a.d.Donau	2391,98	40	26 Enzersdorf-Dobermannsdorf
27 Zentralfriedhof-Wolfsthal	94963,05	1	27 Gmünd-Groß Gerungs
28 Oberwart-Rechnitz	7106,07	30	28 Wöllersdorf-Bad Fischau
29 Oberschützen-Oberwart	529,09	44	29 Retz-Drosendorf
30 Deutschkreutz-Oberloitsdorf	9936,20	20	30 Oberwart-Rechnitz
31 Wels-Grünau i.A.	25845,15	5	31 Zell a. See-Krimml
32 Haiding-Aschach a.d.Donau	14645,78	12	32 Müzzuschlag-Neuberg
33 Linz/Urlfahr-Aigen/Schl	27276,09	3	33 Gmünd-Litschau
34 Lambach-Gmunden Seebhf	24708,94	6	34 Siebenbrunn-L.-Engelhartst
35 Garsten-Klaus	8273,19	24	35 Drösing-Zistersdorf
36 Zell a. See-Krimml	6846,24	31	36 Spielfeld/Str.-Radkersburg
37 Bregenz-Bezau	7909,97	25	37 St.Paul-Lavamünd
38 Arnoldstein-Kötschach M	27043,32	4	38 Freiland-Türnitz
39 St. Paul-Lavamünd	4160,27	37	39 Gstadt-Ybbsitz
40 Zeltweg-Fohnsdorf	9452,28	23	40 Breitstetten-Orth a.d.Donau
41 Vordernberg-Eisenerz	66350,09	2	41 Göpfritz-Raabs
42 Spielberg/Str.-Radkersburg	4684,56	36	42 Bierbaum-Neudau
43 Bierbaum-Neudau	1689,53	42	43 Alt-Nagelberg-Heidenreichst
44 Müzzuschlag-Neuberg	6185,63	32	44 Oberschützen-Oberwart
Summe der Teilnutzen:	600317,97		

Tab. 1: Bewertung der Nebenbahnen aufgrund von verkehrsbetrieblichen, verkehrswirtschaftlichen und raumwirtschaftlichen Indikatoren (nach FALLER, STÖHR und METELKA; In: Österreichische Raumordnungskonferenz, Schriftenreihe 22a, 1980, Wien)

Die Gutachter stellten abschließend fest, daß "das Ergebnis der vergleichenden Einzelbewertungen der Nebenbahnen kein Vorschlag für etwaige Einstellungsanträge für einzelne Nebenbahnen sein kann", sondern daß "vielmehr im konkreten Einzelfall echte Detailanalysen einsetzen müssen, die sich besonders mit den Auswirkungen einer allfälligen Stilllegung auf einzelne Betriebe bzw. soziale Gruppen sowie mit der Substituierbarkeit der Bahnlinie durch andere Verkehrsträger auseinandersetzen müssen" (FALLER, STÖHR und METELKA, ÖROK 22a, 1980, S. 22).

3.2. Weitere Untersuchungen der Österreichischen Raumordnungskonferenz

Die Österreichische Raumordnungskonferenz faßte 1978 den Beschluß, ergänzende Untersuchungen zum Gutachten FALLER-STÖHR-METELKA durchzuführen. Der Bundesminister für Verkehr teilte damals ferner mit, daß er seine Entscheidungen zur Frage der Nebenbahnen von einem abschließenden Votum der ÖROK abhängig machen werde. Es wurden hierauf noch folgende Gutachten in Auftrag gegeben:

1. Österreichisches Institut für Raumplanung, Ergänzungsuntersuchung, Abschnitt Personenverkehr
 - Teil I Analyse-Personenverkehr (Band 1 - Zusammenfassender Bericht, Band 2 - Detailergebnisse nach Teilstrecken)
 - Teil II Prognose - Personenverkehr und Empfehlungen für die künftige Verkehrsbedienun g (Band 1 - Zusammenfassender Bericht, Band 2 - Detailergebnisse nach Teilstrecken, Kartenband)
2. Standort und Markt BeratungsGes.m.b.H., Ergänzungsuntersuchung, Abschnitt Güterverkehr, und
3. Österreichisches Institut für Raumplanung, Empfehlungen für Aufrechterhaltung und Einstellung des Betriebes auf den Nebenbahnlinien sowie für Maßnahmen auf den zu erhaltenden Strecken der ÖBB (Schlußbericht), Wien 1980 (ÖROK, 1980)

Die Ergebnisse der ergänzenden Untersuchungen wurden mit Hilfe einer Nutzwertanalyse zu einer Gesamtbewertung zusammengefaßt. Die Beurteilung der 44 Nebenbahnstrecken bzw. 93 Streckenteile erfolgte nach sechs Hauptkriterien, die die Bereiche Güterverkehr-Nachfrage, Personenverkehr-Nachfrage, Raumordnung, Krisensicherheit, Kosten-Erlöse sowie Investitionen abbildeten. Im Hauptkriterium "Raumordnung" wurden Lage- und Erreichbarkeitsverhältnisse bewertet, beim Hauptkriterium "Krisensicherheit" wurde das Ausmaß der Nachfragesteigerung im Falle einer Treibstoffverknappung oder Krisenversorgung gemessen.

Die zusammenfassende Bewertung der Untersuchung erbrachte schließlich folgende Ergebnisse:

a) Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs auf 879 km (= 61 % der erfaßten Nebenbahnen)

		km	
Traisen	-	Kernhof	36
Freiland	-	Türnitz	9
Wieselburg a.d.E.	-	Obergrafendorf	39
Pöchlarn	-	Kienberg-Gaming	38
Großhollenstein	-	Waidhofen a.d. Ybbs	25
Gstadt	-	Ybbsitz	6
Wittmannsdorf	-	Pernitz	30
Wr. Neustadt	-	Puchberg a. Schneeberg	28
Bad Fischau-Brunn	-	Wöllersdorf	5
Sigmundsherberg	-	Horn - Hadersdorf a.K.	45
Schwarzenau	-	Waldkirchen a.d. Thaya	31
Martinsberg-Gutenbrunn	-	Schwarzenau	58
Gmünd NÖ	-	Alt Nagelberg	11
Alt Nagelberg	-	Heidenreichstein	14
Gmünd NÖ	-	Weitra	14
Retz	-	Weitersfeld	18
Ernstbrunn	-	Korneuburg	30
Hohenau	-	Mistelbach Lokalbahn	28
Gänserndorf	-	Gaweinstal	24
Obersdorf	-	Groß Schweinbarth	18
Zistersdorf Stadt	-	Zistersdorf	1
Enzersdorf b.Staatz	-	Poysdorf	10
Drösing	-	Zistersdorf	11
Wolfsthal	-	Zentralfriedhof	52
Oberwart	-	Großpetersdorf	11
(Sopron)	-	Deutchkreutz - Oberpullendorf	29
Haiding	-	Eferding - Aschach a.d.D.	22
Aigen/Mühlkreis	-	Linz Urfahr	58
Lambach	-	Gmunden Seebahnhof	28
Grünburg	-	Garsten	20
Zell a.See	-	Mittersill	29
Arnoldstein	-	Kötschach-Mauthen	62
Zeltweg	-	Fohnsdorf	6
Vordernberg	-	Vordernberg Markt	2
Spielfeld-Straß	-	Radkersburg	31

b) Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs bei positivem Ergebnis zusätzlicher betriebswirtschaftlicher Untersuchungen auf 99 km (=7 % der erfaßten Nebenbahnen)

Göstling a.d.Ybbs	-	Großhollenstein	20
Poysdorf	-	Großkrut	8
Kadolz-Mailberg	-	Haugsdorf	11
Mittersill	-	Krimml	25
Bregenz	-	Bezau	35

- c) Aufrechterhaltung des Personenverkehrs bei positivem Ergebnis zusätzlicher betriebswirtschaftlicher Untersuchungen auf 228 km (= 16 % der erfaßten Nebenbahnen)

		km
Gresten	- Wieselburg	25
Alt Nagelberg	- Litschau	14
Weitra	- Groß Gerungs	30
Weitersfeld	- Langau	9
Langau	- Drosendorf	14
Großkrut	- Dobermannsdorf	11
Laa a.d.Thaya	- Kadolz-Mailberg	18
Haugsdorf	- Zellerndorf	9
Siebenbrunn-Leopoldsdorf	- Engelhartstetten	23
Großpetersdorf	- Rechnitz	15
Pettenbach	- Wels	28
St.Paul	- Lavamünd	13
Vordernberg Markt	- Eisenerz	19

- d) Einstellung des Gesamtverkehrs bei negativem Ergebnis zusätzlicher betriebswirtschaftlicher Untersuchungen auf 67 km (= 5 % der erfaßten Nebenbahnen)

Kienberg-Gaming	- Göstling a.d.Ybbs	26
Sulz-Nexing	- Zistersdorf Stadt	12
Oberschützen	- Oberwart	8
Molln	- Grünburg	11
Klaus	- Molln (dzt. Schienenersatzverkehr)	10

- e) Einstellung des Personenverkehrs bei negativem Ergebnis zusätzlicher betriebswirtschaftlicher Untersuchungen auf 24 km (= 2 % der erfaßten Nebenbahnen)

Pernitz	- Gutenstein	4
Pirawarth	- Sulz-Nexing	9
Mürzzuschlag	- Neuberg a.d.Mürz	11

- f) Einstellung des Personenverkehrs auf 68 km (= 5 % der erfaßten Nebenbahnen)

Göpfritz	- Raabs	21
Palterndorf	- Dobermannsdorf	2
Pulkau	- Sigmundsherberg	9
Breitstetten	- Orth a.d.D. (bereits eingestellt)	6
Oberpullendorf	- Oberloisdorf (bereits eingestellt)	4
Viechtwang	- Pettenbach	7
Bierbaum	- Neudau	9

g) Einstellung des Gesamtverkehrs auf 75 km (= 5% der erfaßten Nebenbahnen)

		km
Waldkirchen a.d.Thaya	- Fratres	5
Mistelbach Lokalbahn	- Ernstbrunn	19
Gaweinstal	- Mistelbach Lokalbahn	13
Stammersdorf	- Obersdorf	12
Zistersdorf	- Palterndorf	7
Zellerndorf	- Pulkau	11
Grünau i. Almtal	- Viechtwang	8

Es zeigte sich, daß jene Strecken die höchsten Betriebskosten aufwiesen, deren Weiterbetrieb auf Grund der hohen potentiellen Nachfrage als erforderlich angesehen wurde. Der Investitionsbedarf war wiederum bei jenen Strecken besonders hoch, für die die Einstellung des Gesamtbetriebes empfohlen wurde. Die möglichen Einsparungen wurden mit 133 Millionen Schilling beziffert, wobei festgestellt wurde, daß selbst bei Einstellung des Personenverkehrs auf allen 44 Nebenbahnstrecken kaum mehr als ein Drittel der derzeitigen Betriebskosten eingespart werden könnten, da verbleibende Kostenstellen, der erhebliche Entfall von Zubringerwerten sowie zusätzliche Kosten (zum Beispiel für die Einrichtung von Kraftfahrlinienverkehren) zu berücksichtigten wären.

Die Österreichische Raumordnungskonferenz nahm die ergänzenden Untersuchungsergebnisse in ihrer 11. Sitzung vom 24. Juni 1980 zur Kenntnis und faßte folgenden Beschluß: "Die ÖROK empfiehlt den verantwortlichen Stellen die von der ÖROK zur Nebenbahnfrage in Auftrag gegebenen Gutachten als eine wesentliche Entscheidungsgrundlage, da es sich um eine Arbeit von hohem Detailliertheits- und Konkrettheitsgrad zum Problembereich handelt. Wie weit den Vorschlägen der Gutachter gefolgt werden kann bzw. welches Gewicht den Kriterien innerhalb der vorzunehmenden Beurteilung beizumessen sein wird, bleibt letztlich den politischen Entscheidungen vorbehalten." Hiezu stellte der Bundesminister für Verkehr fest, daß durch dieses Gutachten noch keine Entscheidung gefallen wäre. "Ein gemeinsamer Entscheidungsprozeß werde erforderlich sein."

4. AUSWIRKUNGEN DER ÖROK-GUTACHTEN UND AKTUELLE ANSÄTZE ZUR PROBLEMLÖSUNG

Die Vorlage der umfangreichen ÖROK-Untersuchungen zum Thema Nebenbahnen wurde mit der Hoffnung verbunden, daß die seit vielen Jahren notwendigen Gespräche zwischen den Gebietskörperschaften und den Österreichischen Bundesbahnen von einer gemeinsamen Beurteilungsgrundlage ausgehen könnten. Eine überaus umfangreiche Stellungnahme der Österreichischen Bundesbahnen (1981) ging jedoch wieder primär von betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus. Das Resümee lautete, daß 42 der 44 untersuchten Nebenbahnstrecken nicht in der bisherigen Form weiterbetrieben werden sollten. Grundlage der Stellungnahme der Österreichischen Bundesbahnen waren, wie im Vorwort ausgeführt, "eigene Analysen sowie die Aussagen der Gutachter, vor allem über die Nachfrage und ihre prognostizierte Entwicklung. Ausgegangen wurde hierbei vom aufliegenden umfangreichen Basismaterial; wegen der Dringlichkeit wurde jedoch auf die Durchführung

von zeitaufwendigen und kostenintensiven spezifischen Einzeluntersuchungen, insbesondere auch von örtlichen Erhebungen sowie von Variantenberechnungen für mögliche Vorgangsweisen, verzichtet."

Nach Meinung der Österreichischen Bundesbahnen sollten 201 km oder 14 % eingestellt werden, und zwar bei folgenden Nebenbahnstrecken:

Göpfritz	-	Raabs
Gmünd	-	Litschau
Alt Nagelberg	-	Heidenreichstein
Gmünd	-	Groß Gerungs
Oberschützen	-	Oberwart
Klaus	-	Garsten
Bregenz	-	Bezau
St.Paul	-	Lavamünd
Bierbaum	-	Neudau
Mürzzuschlag	-	Neuberg/Mürz

Auf 86 km oder 6 % sollte der Betrieb im bisherigen Umfang, und zwar auf den Strecken

Wittmannsdorf	-	Gutenstein
Zentralfriedhof Wien	-	Wolfsthal, und

auf weiteren 31 km oder 2 % der Güterverkehr im bisherigen Umfang aufrechterhalten werden:

Haiding	-	Aschach/Donau
Lambach	-	Laakirchen

Für 1122 km oder 78 % hielten die Österreichischen Bundesbahnen aus betriebswirtschaftlicher Sicht einen eisenbahnrechtlichen Einstellungsantrag für geboten. Allerdings attestierte sie "für den Fall einer Weiterführung unter Zuschußleistung auf Grund politischer Entscheidungen im Sinne der ÖROK-Empfehlungen" für viele Strecken eine "noch vertretbare Eignung" für den Gesamtverkehr, den Güterverkehr oder einen Güterverkehr in Form einer an-schlußgleismäßigen Bedienung.

Mit der Vorlage dieser Stellungnahme wurde der Boden gemeinsamer Beratungsunterlagen wieder verlassen, neue Wege waren zu suchen. Die Dringlichkeit der Problemlösung wird auch dadurch betont, daß die Österreichischen Bundesbahnen den Betrieb auf einzelnen Nebenstrecken aus Betriebssicherheitsgründen eingestellt haben (z.B. Poysdorf-Enzersdorf-Staatz, Steyrtalbahn, Bregenzerwaldbahn).

4.1. Maßnahmen der Länder

In Niederösterreich wurden seit 1980 für mehrere Planungsregionen und Planungsräume regionale Maßnahmekonzepte zum Themenbereich Verkehr erstellt (AMT NÖ LANDESRÉGIERUNG 1980, 1982; PAULA 1980, 1981), die Verbesserungsvorschläge für Ne-

benbahnstrecken (Ausbau, Angebotserweiterung, Fahrplanabstimmung usw.) enthalten. Diese Vorschläge beruhen weitgehend auf den beschriebenen ÖROK-Gutachten.

1985 wurde eine Fachkommission "Nebenbahnen in Niederösterreich" eingerichtet, in der erstmals konkrete Vorschläge der Österreichischen Bundesbahnen zur Lösung der Nebenbahnfrage im Waldviertel vorgelegt wurden. Diese Vorschläge sahen die Einstellung des Personenverkehrs auf einer Reihe von Waldviertler Strecken vor, gleichzeitig wurde auf den verbleibenden Bahnstrecken ein etwas verbessertes Zugangebot sowie der Einsatz von neuen Nebenbahntriebwagen angeboten. Vorstellungen über ein integriertes öffentliches Verkehrssystem für das Waldviertel gab es nicht. Das Land Niederösterreich legte im selben Jahr einen umfassenden Forderungskatalog vor, der verkehrspolitische, sozial- und strukturpolitische Maßnahmen enthielt. Dieser Katalog bildete die Grundlage für jene Maßnahmen, die für das Jahr 1986 vereinbart wurden. Die Angebotsverbesserungen auf der Schiene wurden zunächst auf 3 Jahre, jene im Kraftfahrlinienverkehr auf ein Jahr befristet. Auf der Grundlage von Fahrgastzählungen soll die Fachkommission nach Ablauf der vereinbarten Zeit über allfällige Zurücknahmen oder Ausweitungen des vereinbarten Verkehrsangebotes beraten. Besondere Erwähnung verdient die Einrichtung eines "regionalen Zeitkarten-Verbundes", der seit 1. Jänner 1987 für Berufspendler des Waldviertels geschaffen wurde, die das Verkehrsmittel wechseln müssen. (Diese erhalten eine sogenannte "Umsteigevergütung", die wöchentlich S 20,- beträgt, bei Benützung von Monatskarten S 80,-; Lehrlinge erhalten 50 % der angesprochenen Umsteigevergütung). Die Kosten für diese Aktion werden von Bund und Land Niederösterreich je zur Hälfte getragen. Kritiker dieser Einrichtung weisen darauf hin, daß diese Regelung im Gegensatz zu den Grundsätzen der Tarifgestaltung des Verkehrsverbundes Ostregion steht und daß nur sehr wenige Arbeitnehmer des Waldviertels diese Art der Unterstützung in Anspruch nehmen können.

Das Land Salzburg ist einen anderen Weg gegangen. Der Landeshauptmann von Salzburg hat zur Weiterführung des Betriebes auf der Pinzgauer Lokalbahn (Zell/See-Krimml), der einzigen Nebenbahn des Landes, den konkreten Vorschlag unterbreitet, zur Strukturverbesserung Maßnahmen aus der sogenannten Nahverkehrsmilliarde zu verwenden. Das Land Salzburg und der Bund haben "in Ausführung des gemeinsamen Förderungsprogrammes von Bund und Land Salzburg für den Oberpinzgau" im November 1986 ein Übereinkommen über die Neugestaltung und Attraktivierung des Verkehrs auf der Pinzgauer Lokalbahn beschlossen. Für die vereinbarte Neugestaltung und Attraktivierung von baulichen Anlagen, Fahrbetriebsmitteln, des Fahrplanangebotes und der Fahrplangestaltung sollen insgesamt 40 Millionen Schilling investiert werden, die das Land mit einem 20 %igen Zuschuß fördert.

4.2. Aktivitäten des Bundes und der Österreichischen Bundesbahnen

4.2.1. Die Trennungsrechnung der Österreichischen Bundesbahnen

Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach dem Bundesbahngesetz 1969 (BGBl.Nr. 137/1969) gemäß § 2 verpflichtet, das Unternehmen "unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und zu betreiben". Als Aufgaben im öffentlichen Interesse nennt der Gesetzgeber insbesondere solche auf dem Gebiet

der Verkehrs-, Wirtschafts-, Agrar- und Forstpolitik, der Finanz- und Wehrpolitik, der Raumordnungs- und Bevölkerungspolitik sowie der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik, deren Erfüllung mit kaufmännischen Grundsätzen nicht vereinbar ist. Abgeltungen, die gemäß § 18 des Bundesbahngesetzes und gemäß § 8 des Straßenverkehrsbeitragsgesetzes gewährt werden, reichen nicht aus, um die tatsächlichen Aufwendungen (Kosten) zu decken.

Die 3. Novelle zum Bundesbahngesetz (BGBl.Nr.151/1984) verpflichtet die Österreichischen Bundesbahnen, zur Entflechtung kaufmännischer und gemeinwirtschaftlicher Aufgaben, die Einnahmen und Ausgaben der Geldrechnung sowie die Erträge und Aufwendungen des Wirtschaftsvoranschlags (Gewinn- und Verlust-Rechnung) für gemeinwirtschaftliche Leistungen gesondert darzustellen. Im § 2 Abs. 4 heißt es: "Die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist den Österreichischen Bundesbahnen mit Verordnung der Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Hauptausschuß des Nationalrates zu übertragen." Dabei sind Art, Umfang und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Leistung festzulegen. Abs. 6 enthält die Aussage, daß "die Bundesregierung die Erlassung der Verordnung (das ist Auftrag der gemeinwirtschaftlichen Leistung) davon abhängig machen (kann), daß jenes Bundesland, in dessen Bereich diese Leistung erbracht werden soll, die Notwendigkeit dieser Leistung ausdrücklich festgestellt hat. Hiezu ist dem Bundesland der voraussichtliche Aufwand für die Beibehaltung oder Erbringung dieser Leistung bekanntzugeben." Eine ältere Fassung des Absatzes enthielt noch die Forderung, daß jenes Bundesland, das "die Beibehaltung oder Erbringung einer regional abgegrenzten gemeinwirtschaftlichen Leistung" fordert, zu dessen Durchführung einen Beitrag bis zu 50 % zu leisten hat.

Die Trennungsrechnung der Bundesbahnen begründet die Zuordnung der Nebenbahnen zum gemeinwirtschaftlichen Bereich wie folgt: "Das Streckennetz der ÖBB hat im Geschäftsjahr 1984 5756 km umfaßt. Aufgrund der im Zuge der für die Trennungsrechnung vorgenommenen Analysen und Untersuchungen sind hievon 2100 km als Nebenstrecken einzustufen. Die für diese Strecken bzw. Streckenabschnitte festgestellten Kostendeckungsgrade lassen auch nach investiven Maßnahmen und betrieblichen Rationalisierungen auf Sicht eine zumindest kostendeckende Betriebsführung - im Hinblick auf Kostendeckungsgrade je Strecke zwischen 4 und 20 % - nicht erwarten. Gemäß § 22 (Übergangsbestimmungen) des Bundesbahngesetzes i.d.F. 151/1984 ist "die weitere Erbringung ... gemeinwirtschaftlicher Leistungen (im Sinne des § 2 Abs. 1 und 4) durch entsprechende Verordnungen zu regeln. Die Bundesregierung hat die entsprechende Vorlage bis spätestens 31. Dezember 1986 dem Hauptausschuß des Nationalrates zuzuleiten."

4.2.2. Der Entwurf der Nebenbahnverordnung

Entsprechend der zitierten Übergangsbestimmung im Bundesbahngesetz hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Schreiben vom 18. November 1986, Zl. EB 770-1-II/2-86, den Entwurf einer Nebenbahnverordnung in die Begutachtung gebracht. In diesem Entwurf werden im § 1 jene Nebenbahnstrecken und -strecken-teile angeführt, für die gemeinwirtschaftliche Leistungen bis 31. Dezember 1996 (also zumindest 10 Jahre) zu erbringen sind:

Strecke/Streckenteil	Aufkommen		Länge in km	Abgang auf Kostenbasis	Abgang laut Geldrechnung
	Reisende in 1.000	Güter in 1000 t			
in Mio S					
a) die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Gütern					
1. Arnoldstein - Kötschach-Mauthen	565	29	62	54,5	38,8
2. Schwarzenau - Zwettl	80	59	22	19,4	14,5
3. Schwarzenau - Waidhofen a.d.Thaya	172	36	10	7,8	5,8
4. Sigmundsherberg - Hadersdorf a.Kamp	330	66	4,5	62,1	45,7
5. Retz - Drosendorf	130	139	41	35,2	26,5
6. Laa a.d.Thaya - Laa a.d.Thaya Stadt	30	61	2	4,2	2,8
7. Siebenbrunn-Leopoldsd. - Engelhartstetten	111	32	23	19,3	14,7
8. Abzweigung Wien Aspangbf - Wolfsthal	1740	1672	55	96,7	57,6
9. Wien ZVBF - Felixdorf	120	412	37	48,4	36,4
10. Wr. Neustadt - Friedberg	1095	276	55	112,0	79,2
11. Wr. Neustadt - Puchberg a.Schneeberg	571	14	28	43,7	34,9
12. Puchberg a.Schneeberg - Hochschneeberg	110	0,2	9	25,7	21,9
13. Wöllersdorf - Bad Fischau-Brunn	239	2,4	5	9,2	7,4
14. Wittmannsdorf - Gutenstein	270	236	3,4	36,9	26,9
15. St.Ägyd a.Neuwald - Traisen	247	26	30	31,9	24,7
16. St.Pöften - Loich	511	51	35	78,3	69,6
17. Krems a.d.Donau - Herzogenburg	586	38	20	51,9	39,6
18. Pöchlarn - Kienberg-Gaming	287	6,4	38	41,3	30,4
19. Krems a.d.Donau - Mauthausen	477	172	112	153,7	115,3
20. Linz-Urfahr - Aigen-Schlögl	205	63	58	59,2	43,3
21. Rohr-Bad Hall	26	8	4	7,2	5,6
22. Haiding - Aschach a.d.Donau	71	145	22	16,3	11,3
23. Steindorf bei Straßwalchen - Braunau a.l.	427	51	4,0	58,3	53,0
24. St.Wolfgang Schalbergbf - Schalbergspitze	230	0,05	6	12,8	13,8
25. Zell am See - Krimml	237	18	5,4	55,3	47,5
26. Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg	114	48	31	26,1	20,6
27. Innsbruck Westbf - Scharnitz	711	148	33	78,2	59,8
b) die Beförderung von Personen und Reisegepäck					
1. Loich-Mariazell	7		4,9	71,9	63,2
c) die Beförderung von Gütern					
1. Oberwart - Rechnitz	38	26	14,5		10,1
2. Friedberg - Oberwart	42	26	12,2		9,3
3. Hüttenberg - Launsdorf-Hochosterwitz	339	30	16,7		11,2
4. Weizelsdorf - Ferlach	47	6	5,1		3,5
5. Zwettl - Martinsberg-Gutenbrunn	144	36	17,0		11,0
6. Gmünd - Groß Gerungs	23	43	21,6		18,6
7. Gmünd - Litschau	21	25	17,7		13,6
8. Waldkirchen a.d.Thaya - Waidhofen a.d.Thaya	33	21	6,5		2,1
9. Göpfritz - Raabs	37	21	7,5		6,0
10. Laa a.d.Thaya Stadt - Zellerndorf	199	36	12,7		8,9
11. Poysdorf - Dobermannsdorf	46	19	7,6		5,4
12. Mistelbach LB - Hohenau	70	28	25,4		24,3
13. Korneuburg - Mistelbach LB	80	49	14,6		11,3
14. Breitstetten - Orth a.d.Donau	15	6	2,9		1,9
15. Abzweigung Fischamend - Mannersdorf	335	19	21,3		17,5
16. Ober-Grafendorf - Gresten	52	64	23,2		18,9
17. Lambach - Gmunden Seebf	559	28	28,6		21,4
18. Friedberg - Fehring	164	78	35,4		29,6
19. Zeltweg - Fohnsdorf	13	6	4,7		4,0
20. Ehrwald Zugspitzbahn - Schönbichl	59	37	9,3		5,8

In § 2 sind jene Nebenbahnstrecken und -streckenteile angeführt, auf denen gemeinwirtschaftliche Leistungen bis längstens 31. Dezember 1991 (also maximal 5 Jahre) zu erbringen sind:

Strecke	Aufkommen		Länge in km	Abgang auf Kostenbasis	Abgang laut Geldrechnung
	Reisende in 1.000	Güter in 1.000 t			
in Mio S					
a) die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Gütern					
1. St.Paul - Lavamünd	132	12	13	11,4	7,9
2. Türitz - Freiland	139	11	9	10,2	6,6
3. Kienberg-Gaming - Waidhofen a.d.Ybbs	386	35	71	81,1	61,1
4. Ybbsitz - Gstadt	123	5	6	6,8	5,4
5. Wels - Grünau im Almtal	136	77	43	36,8	26,0
6. Vordernberg - Eisenerz	169	206	21	50,4	33,5
b) die Beförderung von Personen und Reisegepäck					
1. Friedberg - Oberwart	149		26	27,2	21,8
2. Hüttenberg - Launsdorf-Hochosterwitz	97		30	9,3	6,8
3. Gmünd - Groß Gerungs	71		43	19,9	16,1
4. Ober-Grafendorf - Gresten	223		64	41,0	32,2
5. Lambach - Gmunden Seebf	68		28	5,3	4,8
6. Friedberg - Fehring	235		78	65,2	49,7
7. Zellweg - Fohnsdorf	50		6	3,7	3,0
8. Ehrwald-Zugspitzbahn - Schönbichl	163		37	48,1	39,1
c) die Beförderung von Gütern					
1. Parndorf - Kittsee		29	20	8,3	6,9
2. Alt-Nagelberg - Heidenreichstein		6	14	4,5	3,9
3. Bruck a.d.Leitha - Petronell-Carnuntum		5	14	9,5	7,1
4. Felixdorf - Blumau-Neurißhof		2	6	9,5	8,3
5. Friedburg-Lengau - Schneegattern		4	5	2,5	1,6
6. Bierbaum - Neudau		9	9	2,9	1,7

In § 3 des Verordnungsentwurfes werden jene Strecken und Streckenteile angeführt, auf denen "die angebotenen Beförderungsleistungen grundsätzlich im gegenwärtigen Umfang weiterzuführen" sind. "Die gemeinwirtschaftlichen Aufträge nach dieser Verordnung umfassen aber auch Anpassungen der angebotenen Beförderungsleistungen an die Verkehrsnachfrage." Abs. 3 normiert, daß "die auf einer Strecke bzw. einem Streckenteil angebotenen Beförderungsleistungen ... einzuschränken (sind), wenn einzelnen dieser Beförderungsleistungen kein entsprechendes Verkehrsaufkommen mehr gegenübersteht und eine Änderung des Verkehrsangebotes keine Aufkommenssteigerung mehr erwarten läßt."

Nach § 4 des Verordnungsentwurfes haben "die Österreichischen Bundesbahnen ... ungeachtet der gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträge ... ein Verfahren nach § 29; Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 zu beantragen", wenn

- a) auf einer Strecke oder einem Streckenteil innerhalb des Zeitraumes, für den der gemeinwirtschaftliche Leistungsauftrag gilt, das Verkehrsaufkommen insgesamt nachhaltig zurückgeht, ein Anstieg des Betriebsabganges unvermeidbar ist und die Verkehrsaufgaben auf dieser Strecke bzw. diesem Streckenteil auch durch einen Ersatzverkehr erfüllt werden könnten;
- b) für eine im Schienenverkehr bediente Region eine andere Lösung für die Erfüllung der regionalen Verkehrsbedürfnisse erzielt und dadurch die Erbringung bestimmter Beförderungsleistungen nach den §§ 1 und 2 entbehrlich wird."

Abs. 2 von § 4 enthält eine weitere "Hintertüre", "wenn die Behörde die vorübergehende Einstellung einzelner im Schienenverkehr zu erbringender Beförderungsleistungen aus Sicherheitsgründen zu verfügen hat." Daß diese Regelung bereits auf mehreren Strecken bzw. Teilstrecken die Vorstufe zur dauernden Betriebseinstellung war, hat die Vergangenheit bewiesen.

Schließlich führt § 5 jene Strecken oder Streckenteile an, für welche das Verkehrsunternehmen Anträge auf Verkehrseinstellung gemäß § 29 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 zu stellen hat:

Einstellung des Gesamtverkehrs:

		Streckenlänge in km
1.	Neusiedl am See - Wulkaprodersdorf	36
2.	Deutschkreutz - Oberloisdorf	33
3.	Oberschützen - Oberwart	8
4.	Zellerndorf - Sigmundsherberg	20
5.	Laa a.d.Thaya - Wildendürnbach	11
6.	Drösing - Zistersdorf	11
7.	Stammersdorf - Dobermannsdorf	66
8.	Gänserndorf - Mistelbach LB	37
9.	St. Ägyd a. Neuwald - Kernhof	6
10.	Mariazell - Gußwerk	7
11.	Mürzzuschlag - Neuberg	12

Einstellung des Personenverkehrs:

		Streckenlänge in km
1. Laa a.d.Thaya Stadt	- Zellerndorf	36
2. Poysdorf	- Dobermannsdorf	19
3. Mistelbach LB	- Hohenau	28
4. Korneuburg	- Mistelbach LB	49
5. Bierbaum	- Neudau	9

Einstellung des Güterverkehrs:

1. Loich	- Mariazell	50
----------	-------------	----

Die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistung wird mit bis 31. Dezember 1988" begrenzt. Die angeführten Strecken entsprechen nur teilweise den ÖROK-Empfehlungen oder der ÖBB-Stellungnahme aus dem Jahre 1981.

Zum genannten Verordnungsentwurf haben die Länder folgende Einwendungen vorgebracht:

- 1) Die Fristsetzung bei der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen wird "offensichtlich mit der Absicht verfolgt", das jeweils betroffene Land in Zugzwang zu bringen, wobei nach Ablauf der in Aussicht genommenen Befristung eine Weiterverlängerung dieses Auftrages nur unter der Bedingung erfolgt, daß das betreffende Land .. für den Fall, daß es an der Beibehaltung der Erbringung dieser gemeinwirtschaftlichen Leistung interessiert ist, einen entsprechenden Kostenanteil zu übernehmen bereit ist;
- 2) die Neuorganisation des Schienenverkehrs kann nicht vom Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs in einer Region losgelöst behandelt werden; die verbleibenden Nebenbahnen müssen attraktiv gestaltet werden, damit sie für potentielle Verkehrskunden wieder attraktiv werden; auf Strecken, wo der Schienenverkehr auch nach regionalwirtschaftlichen Maßstäben nicht mehr vertretbar ist, müßte ein Ersatzangebot im Kraftfahrlinienverkehr erstellt werden;
- 3) Betriebseinschränkungen und Einstellungen von Nebenbahnen kann ohne Verhandlungen nicht zugestimmt werden; eine Reihe von Begriffen (zum Beispiel entsprechendes Verkehrsaufkommen; Änderung des Verkehrsangebotes; nachhaltig zurückgehendes Verkehrsaufkommen; Anstieg des Betriebsabganges unvermeidbar) ist nicht unmittelbar nachvollziehbar und erschwert die Beurteilung durch die gegenbeteiligte Gebietskörperschaft.

4.2.3. Die Nebenbahnen in weiteren Konzepten

Die Aussagen des Planungskonzepts "Die neue Bahn" (ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN 1986) beschränken sich zur Frage der Nebenbahnen auf folgende Feststellungen:

- 1) Gezielte Ausschöpfung der unternehmerischen Ressourcen und die Mobilisierung aller vorhandenen Leistungsreserven der ÖBB sollen sich künftig im kaufmännischen Leistungsbereich schwerpunktmäßig auf Serviceleistungen mit markt- und betriebswirtschaftlicher Zukunft, im gemeinwirtschaftlichen Leistungsbereich unter den Prämissen höchstmöglicher Wirtschaftlichkeit auf die den ÖBB per Gesetz oder Verordnung in Art, Umfang und Dauer und unter getrennter öffentlicher Rechnungslegung aufzulegenden Non-profit-Leistungen konzentrieren;
- 2) Marktbedingt nicht attraktivierbare Leistungen ohne deutliche erfolgsverbessernde Rationalisierungsmöglichkeiten sollen beseitigt werden (S. 9);
- 3) Zur Erzielung der erforderlichen Rentabilität und der Netzwirkungen ist im Einklang mit der Planung und Errichtung der Hochleistungsstrecken eine Strukturbereinigung im Gesamtnetz durchzuführen;
- 4) Das bedeutet die Auflassung von Strecken und Anlagen, insbesondere von Nebenbahnen und unwirtschaftlichen Sekundärstrecken (S. 24).

Im Entwurf zum Maßnahmenkatalog des Österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes wird festgestellt, "daß Nebenbahnen, die einen Kostendeckungsgrad von 75 % und mehr aufweisen, auf jeden Fall verbesserungswürdig sind, da die Erlöse im Personen- und/oder Güterverkehr entsprechen und damit die Verkehrsnachfrage als einigermaßen bedienbar erscheint. Einzustellen sind in jedem Falle die Nebenbahnen, die einen Kostendeckungsgrad von 25 % und darunter besitzen. Die verbleibende dritte Gruppe ... (ist) nach regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten neuerlich zu untersuchen und zu bewerten." Dabei ist festzustellen, ob

- in zumutbaren Entfernungen eines Haltepunktes Verkehrserreger gelegen sind;
- überhaupt ein Verkehrspotential vorhanden ist oder
- dieses Verkehrspotential durch unglückliche Fahrplangestaltungen und/oder Wahl der Haltepunkte nicht erschlossen werden kann.

Nach diesen Fragestellungen sei die Entscheidung zu treffen, ob eine Nebenbahn einzustellen oder verbesserungswürdig ist.

In der Regierungserklärung von Bundeskanzler Dr. VRANITZKY am 28. Jänner 1987 (BUNDESPRESSEDIENST 1987, S. 22) werden die Nebenbahnen nicht direkt angesprochen, doch kann folgender Absatz als nebenbahnrelevant bezeichnet werden: "Verkehrspolitische Problemstellungen schieben sich nicht nur in den Ballungszentren immer deutlicher in den Vordergrund. Die Bundesregierung erachtet es daher als Verpflichtung, unter den Gesichtspunkten der Sicherheit, Umweltverträglichkeit, aber auch der gesamtwirtschaftlichen Wirksamkeit, verkehrspolitische Initiativen zu verstärken."

5. SCHLUSSBEMERKUNG

Die "Verordnung der Bundesregierung über gemeinwirtschaftliche Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen auf Nebenbahnen" wurde am 2. Juni 1987 beschlossen und am 30. Juni 1987 (BGBl. 274/1987) kundgemacht.

Gegenüber dem Verordnungsentwurf haben sich einige bedeutende Änderungen ergeben, die Tabelle 2 zu entnehmen sind:

Leistungen zu erbringen bis	Nebenbahnverordnung (BGBl. 274/1987)				Nebenbahnverordnung - Entwurf (1/1986) ₁			
	P+G	P	G	Summe	P+G	P	G	Summe
31.12.1988	172	132	83	387	247	141	50	438
31.12.1991	227	312	68	607	163	312	68	543
31.12.1996					911	49	604	1564
31.12.2001	915	45	578	1538				
Summe	1314	489	729	2532	1321	502	722	2545
in %	52	19	29	100	52	20	28	100

Anmerkung: P+G = Personen- und Güterverkehr
P = Personenverkehr
G = Güterverkehr

Tab. 2: Befristung gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen auf Nebenbahnstrecken nach der Nebenbahnverordnung (Angaben in Tarifkilometer)

1. Es wurde die Länge jener Nebenbahnstrecken, auf denen die ÖBB nur bis Jahresende 1988 gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen haben, von 438 km oder 17 % der angeführten Strecken auf 387 km (15 %) reduziert. Gleichzeitig wurde die Länge der Strecken, auf denen Personen- und Güterverkehr eingestellt werden soll, von 247 km auf 172 km zurückgenommen. Für eine Reihe von Nebenbahnstrecken wurde die "Galgenfrist" von 1 auf 4 Jahre verlängert. So zum Beispiel für die Strecken Neusiedl/See - Wulkaprodersdorf, Obersdorf - Groß-Schweinbarth oder Gänserndorf - Pirawarth; auf anderen Strecken wurde der Umfang der Angebotsreduzierung verringert.
2. Demgegenüber erhöhte sich die Länge der Strecken, auf denen bis Jahresende 1991 gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen sind, von 543 km (21 %) auf 607 km (24 %). Die Form der Betriebsbegrenzung bleibt gegenüber dem Entwurf unverändert. Dies bedeutet, daß innerhalb der nächsten 4 Jahre auf rund 1 000 km ÖBB-Strecken (d.s. 17 % der Betriebslänge) der Betrieb zur Gänze (400 km) oder teilweise (600 km) eingestellt werden soll.

3. Auf weiteren 1 540 km soll bis Ende 2001 der Betrieb zur Gänze (915 km) oder teilweise (625 km) eingestellt werden. Somit ist geplant, daß die ÖBB innerhalb von 14 Jahren auf mehr als 2 500 km (teilweise) keine gemeinwirtschaftliche Leistungen mehr erbringen werden, sofern zwischen den berührten Gebietskörperschaften keine Vereinbarungen über die Finanzierung weiter zu erbringender Leistungen erfolgt. Dies ist insofern bemerkenswert, als die Streckenlänge aller Nebenbahnstrecken der ÖBB nur 2 162 km, die Tarifkilometerlänge gar nur 2 052 km (Stand: Ende 1985) beträgt!
4. Es ist klar, daß der Bund als Eigentümer der ÖBB bestrebt ist, zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen Partner zu finden. Dabei wird vor allem an die Länder gedacht. Dem steht aber ein Beschluß der Landeshauptmännerkonferenz gegenüber, nach dem die Länder keine Mittel zur Deckung des Betriebsabganges für ÖBB-Strecken bereitstellen.

Es bleibt zu hoffen, daß die Nebenbahnfrage trotz ihrer politischen Aktualität nicht eingeschränkt als (ausschließlich) Frage der Österreichischen Bundesbahnen betrachtet wird, damit nicht jene auf der Strecke bleiben, die von der Nebenbahn Nutzen ziehen sollten - die zumeist entwicklungsschwachen ländlichen Gebiete Österreichs!

6. LITERATURVERZEICHNIS

- AMT NÖ LANDESREGIERUNG (1980), Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Planungsregion Hollabrunn. Wien.
- AMT NÖ Landesregierung (1982), Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Planungsregion Horn. Wien.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND VERSTAATLICHTE UNTERNEHMEN (1968), Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung. Wien.
- BUNDESPRESSEDIENST (Hrsg.) (1970), Raumordnung für österreichische Leitlinien und Aktionsprogramm der Bundesregierung - Expertengutachten. Wien.
- BUNDESPRESSEDIENST (Hrsg.) (1978), Erklärung der Bundesregierung vor dem Nationalrat von Bundeskanzler Dr. Franz Vranitzky am 28. Jänner 1987, österreichische Staatsdruckerei. Wien.
- HAINITZ H, GÜRTLICH G (1984), Möglichkeiten und Grenzen einer Verbesserung des Schienenverkehrs im Ländlichen Raum. In: ÖVG-Spezial, Nr. 8 "Verkehr im ländlichen Raum", S. 71-107. Wien.
- KUNZE E (1973), Verkehrswege Niederösterreichs. In: Planungs- und Entscheidungsgrundlagen, Nr. 12, hrsg. Amt der NÖ Landesregierung. Wien.
- MATZNETTER J (1963), Historische Entwicklung des Eisenbahnnetzes. In: Österreich-Atlas, 2. Lieferung, Bl. X/3, hrsg. Österreichische Akademie der Wissenschaften. Wien.
- ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (1967), Darstellung über die Untersuchung der Nebenbahnen in Österreich; Beilage 1, Schreiben der Generaldirektion der ÖBB vom 12.07.1967, Zl. 131-135. Wien.
- ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (Hrsg.) (1971), Memorandum über die Nebenbahnen der Österreichischen Bundesbahnen, S. 56. Wien.
- ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (1974), Unternehmenskonzept 1975-1985, S. 87. Wien.
- ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (1981), Stellungnahme zum Nebenbahngutachten der Österreichischen Raumordnungskonferenz. Wien.

- ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (1986), Planungskonzept "Die neue Bahn". Wien.
- ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG (1986), Erreichbarkeitsanalyse Österreichs, Bundesbericht. Wien.
- ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ (ÖROK) (1973), Beschluß der Stellvertreterkommission vom 25. Mai 1973, Protokoll. Wien.
- ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ (Hrsg.) (1980), Die Nebenbahnen in Österreich - ihre Verkehrs- und raumwirtschaftliche Bedeutung. In: Schriftenreihe der ÖROK, Nr. 22a - 22f. Wien:
- 22 a: FALLER P, STÖHR W, METELKA M, Globalanalyse und vergleichende Einzelbewertung.
- 22 b: STANDORT + MARKT BERATUNGSGESELLSCHAFT MBH, Güterverkehr.
- 22 c: ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG, Teil I: Analyse Personenverkehr.
- 22 d: ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG, Teil II: Prognose Personenverkehr.
- 22 e: ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG, Teil III: Bewertungsergebnisse und Empfehlungen.
- 22 f: ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG, Kartenband.
- PAULA L (1980 a), Planungsregion Mistelbach - Verkehrskonzept. Wien.
- PAULA L (1980 b), Planungsregion Gmünd - Verkehrskonzept. Wien.
- PAULA L (1980 c), Planungsregion Gmünd - Waidhofen/Thaya - Verkehrskonzept. Wien.
- PAULA L (1980 d), Planungsregion Zwettl - Verkehrskonzept. Wien.
- PAULA L (1981 a), Planungsregion Gänserndorf - Verkehrskonzept. Wien.
- PAULA L (1981 b), Planungsregion Wolkersdorf - Verkehrskonzept. Wien.
- RECHNUNGSHOF (1974), Tätigkeitsbericht, S. 248. Wien.
- WURZER R (1967), Die voraussichtlich raumordnungspolitischen Auswirkungen von Rationalisierungsmaßnahmen für Nebenbahnstrecken; Dokument V. In: Professorenkommission, Vorschläge zur Rationalisierung der Österreichischen Bundesbahnen. Wien.

7. SUMMARY

For decades the question of uneconomic feeder lines in the Austrian Federal Railways (ÖBB) has remained unresolved. Effective measures to solve the problem founder on local prejudices and regional politics. The Austrian Conference on Regional Policy (ÖROK) has, since 1975, produced bulky reports on the capacity of the system, the degree to which it is fully utilised or under-utilised, and the part played by the 40 feeder lines in generating traffic. The results of this analysis are described in this paper, together with a further attempt to find a realistic solution. In 1987, new laws affecting the state-subsidised ÖBB were enacted to permit either a long-term (up to the year 2001) gradual reduction of the traffic using the feeder lines, or complete closure of certain sections.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1986

Band/Volume: [128](#)

Autor(en)/Author(s): Kunze Eduard

Artikel/Article: [Neuere Ansätze zur Lösung der nebenbahnfrage in Österreich 91-112](#)