

941/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Rosenstingl
und Kollegen vom 28. Juni 1996, ZI. 890/J-NPJ1996,
«ÖBB- Chaos»

Zum Motiventeil

Trotz zweifelsohne gegebener Probleme im Zusammenhang mit der Umstellung auf ein neues Fahrplanmodell halte ich nichts davon, das Kind mit dem Bade auszugießen und die gesamte Bahnreform zu verurteilen. Daß dem Verkehrsminister polititischer Interventionismus - gerade dies schließt das Bundesbahngesetz aus - und die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen einerseits vorgehalten, andererseits aber eine stärkere Finanzierung gefordert wird, halte ich für eine zumindest unfaire Vorgangsweise. Von der behauptenden Unbenützbarkeit der Bahn kann angesichts der vielen treuen Kunden keine Rede sein.

Für die im Motiventeil der Anfrage behauptenden chaotischen Zustände können fehlende rechtliche Rahmenbedingungen als Ursache schon allein deshalb nicht herangezogen werden, weil gerade das im Jahr 1992 beschlossene Bundesbahngesetz die von allen Seiten geforderte kaufmännische Selbstständigkeit und damit Eigenverantwortung der ÖBB mit allen daraus resultierenden Konsequenzen hinsichtlich des Absatzbereiches - also auch hinsichtlich der Fahrplangestaltung - festgelegt hat. Dies steht auch im Einklang mit den bezüglichen EU-Verordnungen, die als innerstaatliches Recht auch ohne eigenes Nahverkehrsfinanzierungsgesetz gelten und damit den rechtlichen Rahmen schon jetzt vorgeben: nämlich Leistungsbestellung durch die dafür zuständigen Gebietskörperschaften; für landesplanerische Angelegenheiten sind dies nun einmal die Bundesländer.

Der im Motiventeil unterstellte „Pleitegeier“ ist angesichts der Gewinne, die das Unternehmen seit der Bundesbahnreform erwirtschaftet, in das Reich der Phantasie einzuordnen. Ich werde aber trotz der unsachlichen Vorwürfe der Fragesteller sachlich zu den einzelnen Punkten Stellung nehmen:

Hinsichtlich der konkreten Vorwürfe von „kaum sinnlosen Luxusprojekten“ ist festzustellen:

- Das Projekt der HL-Strecke Parndorf-Kittsee-Staatsgrenze (-Petrzalka) beruht auf einem zwischenstaatlichen Übereinkommen der Verkehrsminister Österreichs und der Slowakei.

Grundsätzlich ist festzuhalten, daß auf Grund einer Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung im internationalen Verkehr zwischen Wien und Bratislava ein-

mit dem derzeitigen Verkehrsangebot nicht akquirierbares - Nachfragepotential erschlossen werden kann.

Auf Grund kürzerer Beförderungszeiten sowie der höheren Streckenkapazität der projektierten HL-Strecke sind erhebliche Wettbewerbsvorteile im Güterverkehr zu erwarten. Derzeit besteht lediglich ein Eisenbahnübergang zwischen Österreich und der Slowakei über Marchegg, der abschnittsweise vollständig ausgelastet ist.

Die projektierte HL-Strecke Parndorf-Kittsee- Staatsgrenze (-Petrzalka) stellt dazu eine Ergänzung für die neuen dichtbesiedelten Stadtgebiete südlich der Donau dar. Darüber hinaus mündet die HL-Strecke in den Güterbahnhof der ZSR (Eisenbahnen der Slowakischen Republik) in Bratislava, womit sich erhebliche dispositive Vorteile für die Betriebsabwicklung im Güterverkehr ergeben. Weiters verbindet die neue Strecke Bratislava direkt mit der Hochleistungsstrecke von Wien nach Budapest und auch mit dem Zentralverschiebebahnhof Wien. Somit werden zwei große Wirtschaftsräume, die nur 60 km voneinander entfernt sind, mit verbesserter Schieneninfrastruktur miteinander verbunden.

- Mit der Realisierung **des** Galgenbergtunnels wird - neben einer möglichen Fahrzeitreduktion von rd. **5** Minuten - darüber hinaus auch eine Wesentliche Verbesserung der Betriebsqualität (insbesondere Reduktion **des** Verspätungspotentials) realisierbar.

- Hinsichtlich einer allfälligen Beschaffung von Triebfahrzeugen der Baureihe 1012 durch die ÖBB laufen derzeit intensive Gespräche mit den Herstellerfirmen. Über Ergebnisse können daher noch keine Aussagen gemacht werden.

Ihre einzelnen Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Wann werde Sie eine Dauerhafte Lösung für die Nahverkehrsfinanzierung vorlegen, wie sie seit Jahren von der FPÖ gefordert wurde und in Gestalt eines schubladisierten Ministerialentwurfes auch in Ihrem Hause existiert?

Zum geplanten Nahverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgen laufend Beratungen und Gespräche mit den Ländern, Sozialpartnern und anderen Institutionen im Sinne einer Vorbegutachtung.

Es ist zwar davon auszugehen, daß von allen Seiten die Erstellung eines derartigen Gesetzes, in dem auch die Grundlagen der EU-Verordnungen nochmals darzulegen sind, gewünscht wird.

Die Vorlage eines Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes soll - sobald die politischen Rahmenbedingungen abgeklärt sind und ein grundsätzlicher Konsens in Aussicht ist - noch in dieser Legislaturperiode erfolgen.

Zu Frage 2:

Ist Ihnen bekannt, daß im Zuge der Fahrplankürzungen durchaus eine Reihe von Geisterzügen - etwa die stündlichen Eilzüge auf der angeblich so überlasteten Semmeringstrecke erhalten blieben, während ausgerechnet die gut ausgelasteten Pendlerzüge radikal gekürzt wurden?

Grundsätzlich gibt es im Fahrplankonzept 1996/97 keine „Geisterzüge“, da der Sinn der Fahrplanreform war, eben diese unwirtschaftlichen Züge zu vermindern. Vereinzelt Züge müssen allerdings weiterhin aus umlauftechnischen Gründen (z.B. Wagenzuführung) auch bei einer geringen Auslastung geführt werden.

Die angesprochenen stündlich verkehrenden Eilzüge zwischen Wien und Müzzuschlag können allerdings nicht als „Geisterzüge“ bezeichnet werden. Frequenzzählungen haben die Notwendigkeit und die wirtschaftliche Rechtfertigung dieser Züge belegt.

Zu Frage 3:

Halten Sie es für vertretbar, daß die ÖBB nun offensichtlich, um die fehlenden Milliarden durch öffentlichen Ärger von der öffentlichen Hand zu erpresse, massiv nachgefragte Leistungen gerade im Pendlerbereich kürzen?

Wenn ja, warum, wenn nein, was gedenken Sie dagegen zu tun?

Bereits seit Einführung des NAT 91 wurde vom damaligen ÖBB-Generaldirektor Übleis angekündigt, daß eine spezielle Controllinggruppe die Auslastung der Fahrplanverdichtung laufend überprüfen wird und nicht ausreichend angenommene Züge wieder aus dem Verkehr gezogen werden. Der jetzige Generaldirektor Draxler hat in konsequenter Weiterentwicklung Richtung betriebswirtschaftlicher Unternehmensführung, das Angebot für 1996/97 überarbeiten lassen, um die Leistungen an den feststellbaren Verkehrsströmen und dem tatsächlichen Reisendenaufkommen betriebswirtschaftlich zu reorientieren. Dadurch kommt es auf einigen Strecken tatsächlich zu teilweise massiven Rücknahmen, die jedoch in der bisher geringen Inanspruchnahme durch die Bevölkerung - vor allem am Wochenende und zu Tagesrandzeiten - und der dadurch verursachten Kostendeckung begründet sind.

Bei der Einführung des neuen Fahrplanes mit 2. Juni 1996 zeigte es sich jedoch, daß bei der Dimensionierung der Zuglängen in Teilbereichen Fehleinschätzungen des Nachfrageverhaltens der Reiseströme passierten. Bedauerlicherweise kamen zu den genannten Kapazitätsproblemen noch technische Schwierigkeiten bei den neuen Wendezuggarnituren, sodaß die Situation durch Zugsausfälle bzw. Verspätungen noch verschärft wurde, was in den ersten Tagen nach Fahrplanwechsel verständlicherweise zu einer massiven Verärgerung eines Teils der Kunden der ÖBB führte.

Selbstverständlich haben die ÖBB in der Zwischenzeit auf die aufgetretenen Kapazitätsprobleme durch die Führung einzelner zusätzlicher Züge und vor allem durch vermehrte Wagenstellung reagiert und das Sitzplatzangebot im Raum Wien in den Pendlerzügen beträchtlich aufgestockt.

Die ÖBB hoffen, mit diesen Maßnahmen die aufgetretenen Probleme nunmehr beseitigt zu haben und den Kunden somit wieder die gewohnt gute Leistung anzubieten. Eine neuerliche Ausweitung des Angebotes und eine weitere Verlagerung

des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sind allerdings nur bei Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierung des Nahverkehrs möglich.

Bei der Bestellung von Nahverkehrsleistungen durch die regionalen Gebietskörperschaften geht es lediglich um jene Verkehre, die sich sonst betriebswirtschaftlich nicht rechnen würden.

Zu Frage 4:

Genießt der Vorstand der ÖBB im Hinblick auf die Vorgangsweise bei der Fahrplanreform Ihr uneingeschränktes Vertrauen als Eigentümervertreter?

Der Vorstand hat zwischenzeitig viele der bei der Fahrplanreform aufgetretenen Probleme beseitigt bzw. deren Beseitigung in die Wege geleitet. Ich sehe angesichts der betriebswirtschaftlichen Erfolge derzeit keinen Anlaß, dem Vorstand mein Vertrauen zu entziehen.

Zu Frage 5:

Wieviel an Steuergeldern erhielten die ÖBB insgesamt für die Leistungen im Bereich des (Pendler-) Nahverkehrs (Ökobonus etc.) aus dem Bundesbudget jeweils in den letzten Jahren, wieviel voraussichtlich 1996?

Die ÖBB erhielten für den Nahverkehr folgenden Abgeltungen:
(TABELLE NICHT SCANNBAR)!!!

Ferner trägt der Bund die Kosten der Vorhaltung und des Ausbaues der Infrastruktur für die Bundesverkehrswege wozu auch die für den Nahverkehr benötigte Infrastruktur der ÖBB zählt.

Ausserdem erhalten die ÖBB im Rahmen der österreichischen Verkehrsverbünde Abgeltungen für verbundbedingte Durch- und Abtarfizierungsverluste, wobei der Bund zwischen 33,33% und 50% dieser Verluste im Rahmen des Budgets für Verkehrsverbünde trägt (ca. 300 Mio.ÖS).

Weiters erhalten die ÖBB (hievon ca. 2/3 Schiene und 1/3 Kraftwagendienst der ÖBB) Zahlungen aus dem Familienlastenausgleichsfonds für die Schülerfreifahrt in folgender Höhe:
(TABELLE NICHT SCANNBAR)!!!

Zu den Fragen 6. und 7.:

Welche Qualitätskriterien hinsichtlich der erbrachten Leistungen sehen die Verträge über gemeinwirtschaftliche Leistungen in Bereich des Nahverkehrs vor, die zwischen dem Verkehrsministerium und den ÖBB geschlossen wurden? Halten Sie es für vertretbar, die Pendlertarife mit Milliardenbeträgen zu subventionieren, während die ÖBB die mit den Fahrkarten erkauften Leistungen in derart unbefriedigender Form erbringen, wie dies zur Zeit geschieht? Wenn ja, warum, wenn nein, was gedenken Sie dagegen zu tun ?

In der Vergangenheit gab es keine direkten Qualitätskomponenten, sondern ausschließlich Quantitätskriterien zur Berechnung der Höhe der Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen. Für den Öko-Bonus war die Anzahl der verkauften (ermäßigten) Fahrausweise, für den Verlagerungsbonus die Anzahl und die Steigerung der Beförderungsfälle ausschlaggebend.

Die Stütze der Pendlerkarten (Zeitkarten) erfolgt und wie schon erwähnt - auf die Anzahl der verkauften Zeitkarten und nicht auf die Qualität des Angebotes bezogen. Falls die von der ÖBB gebotenen Leistungen tatsächlich „in derart befriedigender Form“ erbracht würden, wie in der Anfrage unterstellt wird, hätte dies einen Rückgang des Förderungsvolumens im Rahmen des Öko-Bonus. Es ist daher auch im bisherigen Abgeltungssystem, trotz Fehlens eines explizierten Qualitätskriteriums, ein implizierter Anreiz für die ÖBB eingebaut, den Fahrgästen ein befriedigender Fahrplan- und Fahrbetriebsmittelangebot zur Verfügung zu stellen, um Rückgänge bei den Verkaufszahlen der Zeitkarten hintanzuhalten.

Unabhängig davon beabsichtigt das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, die Förderungen hinkünftig auf ein qualitätsbezogenes System umzustellen, worüber auch schon erste Untersuchungen im Wege einer externen Studie angestellt wurden. Damit soll erreicht werden, daß über die bloße Tarifstützung hinaus die Förderungen auch nach Qualitätskriterien vergeben werden.

Zu Frage 8:

Halten Sie es für vertretbar, von Pendlern hohe Zuschläge - vor allem in den Westbahn-Taktzügen - zu verlangen, bloß weil letztere infolge eines starren Zubildekonzepts das keine Rücksicht auf schwankenden Platzbedarf mehr nimmt, nicht ausreichend Platz bieten und damit die von Ihrem Haus subventionierten Fahrkarten wesentlich zu entwerten?

Wenn ja, warum, wenn nein, was gedenken Sie dagegen zu unternehmen?

Primär erscheint das Einheben eines höheren Fahrpreises für Euro-City-Züge auf jedenfall aufgrund des hohen Service- und Qualitätsstandards dieser Züge als gerechtfertigt. Die Züge bieten den höchsten Standard des Fernverkehrsangebotes und werden - wie der gesamte Fernverkehr der ÖBB eigenwirtschaftlich geführt. Dieser Umstand bedingt natürlich ein hohes marktwirtschaftliches Denken, bei der Erstellung des Angebotes, sodaß die Wagenkapazität aus wirtschaftlichen Gründen auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Fernverkehrskunden ausgerichtet werden muß. Für die Kunden des Nahverkehrs wurden aber adäquate Ersatzangebote in zeitnahen Lagen zu diesen Fernverkehrszügen geschaffen.

Um manche Nahverkehrskunden, denen eine Ausweichen auf das Nahverkehrsangebot nicht zumutbar erscheint, bzw. die bereit sind, für eine höhere Beförderungsqualität einen geringfügigen höheren Fahrpreis zu bezahlen, dennoch die Möglichkeit der Inanspruchnahme dieser Züge zu ermöglichen, wurde die Zusatzkarte für Euro-City-Züge eingeführt.

Zu Frage 9:

Ist Ihnen bekannt, daß die ÖBB relativ modernes Wagenmaterial (z.B. Typ Schlieren) ausscheiden und für museale Zwecke nutzen oder ins Ausland verkaufen, während im Pendlerverkehr ältere, teilweise desolate Waggons eingesetzt werden?

Wie mir die ÖBB mitteilen, wurden bzw. wird weder modernes Wagenmaterial ausgeschieden, noch ins Ausland verkauft.

Die im Nostalgieverkehr eingesetzten Fahrzeuge der Bauart Schlieren befinden sich weiterhin im Anlagevermögen der ÖBB und sind daher - bei entsprechendem Bedarf - auch im Regelverkehr einsetzbar.

Zu Frage 10:

Halten Sie diese Vorgangsweise für sinnvoll, vorallem im Hinblick darauf, daß andererseits infolge Wagenmaterials teure Doppelstockwaggons, deren Finanzierung - nach ÖBB-Vorstellung durch die Länder - aber nicht gesichert ist, beschafft werden sollen?

Doppelstockwagen werden insbesondere von den ÖBB angeschafft, um die schon jetzt bestehenden bzw. in den nächsten Jahren noch zu erwartenden Sitzplatzknappheiten aufgrund Trassen- bzw. Zuglängenbeschränkungen (kurze Bahnsteige) zu beseitigen. Mittlerweile wurde auch mit dem Land NÖ eine Einigung über die Mitfinanzierung dieser Fahrzeuge erreicht.

Gleichzeitig wird mit der Beschaffung der Doppelstockwagen eine Modernisierung bei den Regionalverkehrsfahrzeugen erreicht.

Zu Frage 11:

In welcher Form war Ihr Ministerium mit der Zulassung der als Innovation gefeierten und nun im Betrieb wegen technischer Störungen so problematischen Wendezuggarnituren befaßt; wurde bereits eine Betriebsbewilligung erteilt; wenn ja, mit welchen allfälligen Auflagen?

In meinem Ressort werden eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren sowohl für die Adaptierung der Lokomotiven als auch für den Umbau von Reisezugwagen zu Wendezugsteuerwagen durchgeführt. Für beide Fahrzeuge wurde der Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheid erteilt. Mit einjähriger Frist wurde ein Bericht über diejenigen Mängel, die sich erfahrungsgemäß erst im Fahrgastbetrieb herausstellen, gefordert.

Zu Frage 12:

Halten Sie es für vertretbar, daß infolge der Fahrplankürzungen ganze Landstriche am Wochenende nicht mehr erreichbar sind und damit die Bewohner dieser Regionen - in Anbetracht der gerade ebenfalls einsetzenden Reduktionen des Busnetzes gar keine Alternative zum Auto mehr besitzen?

Wenn ja, wie verträgt sich das mit dem Gesamtverkehrskonzept, wenn nein, was beabsichtigten Sie dagegen zu tun?

Der Bund bestellt mit dem Vertrag über eine gemeinwirtschaftliche Leistungen bei den ÖBB ein großzügiges Grundangebot an Verkehrsleistungen. Da dieses eine

Gleichbehandlung aller Bundesländer aus überregionaler Sicht bieten muß, ist es unvermeidbar, daß besondere regionale Bedürfnisse nicht immer optimal befriedigt werden können. Die Bundesländer haben allerdings die Möglichkeiten (Verordnungen [EWG] 1191/69 idF. 1893/91 und die finanziellen Ressourcen durch die Ihnen vom Bund zur Verfügung gestellten MöST Mitteln), aber auch die Verkehrspolitische Verantwortung, Verkehrsleistungen im überwiegenden regionalen Interessen(Landasplanerische Interesse) bei der ÖBB zu bestellen.

Zu Frage 13:

Beabsichtigen Sie, von Ihrem verkehrspolitischen Weisungsrecht Gebrauch zu machen, um die massiven Verschlechterungen des Bahnfahrplanes rückgängig zu machen; wenn ja, mit welcher genauen Zielsetzung, wenn nein, warum nicht?

Nein. Die angesprochenen Leistungsrücknahmen und Inkrafttreten des Fahrplanjahres 1996/97 haben sich im wesentlichen auf die Herausnahmen einzelner Zugsleistungen zu Tagesrandzeiten, an Wochenenden und verkehrsschwachen Zeiten beschränkt. Spezielle verkehrspolitische Weisungen sind das BBG92 nicht vor, sondern lediglich allgemeine verkehrspolitische Weisungen, deren Kosten jedoch zu übernehmen sind.

Zu Frage 14:

Halten Sie es für sinnvoll, daß die ÖBB im Bereich der Infrastrukturinvestitionen nunmehr gegenüber dem Verkehrsministerium durch Verordnung vollkommen weisungsgebunden sind, die Planung des Angebotes hingegen völlig unabhängig erfolgt ?

Die Planung des Angebotes der ÖBB erfolgt insofern nicht völlig unabhängig, als für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ein entsprechender Vertrag zwischen Bund und ÖBB abgeschlossen wurde, der auch hinsichtlich des Fahrplanangebotes festlegt, daß Leistungsanpassungen nur in einem gewissen Ausmaß möglich sind. Die Weisungsgebundenheit im Infrastrukturbereich beschränkt sich lediglich auf die Vergabe der zu planenden und zu errichtenden Infrastrukturvorhaben, die wirtschaftlich Durchführung dieser Tätigkeiten sowie der Erhaltung und des Betriebes obliegt den Organen der ÖBB.

Zu Frage 15:

Ist Ihnen bekannt, daß dies bereits zu der grotesken Situation führt, daß mit der HL Strecke Parndorf-Kittsee um rund 1 Mrd.ÖS eine Bahn gebaut wird, die die ÖBB wegen vorhersehbarer Unwirtschaftlichkeit nicht befahren wollen ?

Ich erlaube mir, auf die ausführliche Stellungnahme zum Motiventeil Ihrer Anfrage zu verweisen.

Zu den Frage 16 und 17:

Halten Sie es für vertretbar, daß just zu dem Zeitpunkt, da mit der Fertigstellung mehrerer Neubauschnitte der Westbahn, die der Beschleunigung dienen sollten.(Konzept Neue Bahn, Wien - Salzburg unter 2 Std.) , die Fahrzeit um rd. 7 min auf knapp dreieinhalb Stunden verlängert wird ?

Wann werden Sie endlich eine objektive Bewertung der Ausbaumaßnahmen vorlegen, die es in Zukunft erlaubt, derartige milliardenschwere Fehlinvestitionen zu verhindern?

Laut Auskunft der ÖBB resultiert die Gesamtreisezeitverlängerung von 7 Minuten zwischen Salzburg und Wien insbesondere aus zwei Faktoren, die beide nicht auf einer Fahrzeitverlängerung basieren:

- Wie unter anderem auch von zahlreichen politischen Gruppierungen gefordert, wurde in Wien - Hütteldorf auch in Ost-West-Richtung ein Halt eingerichtet (Aufenthalt 2 min.) , um die Reisenden auch an eine Anbindung an die U4 sowie an andere regionale Verkehrsmittel zu ermöglichen.
- In den Bahnhöfen St. Pölten, Amstetten, St. Valentin, Linz, Wels, wurde eine Aufenthaltsverzögerung der Züge um jeweils ein Minute (gesamt 5 Minuten) eingerichtet, da aufgrund des Reisendenaufkommens dieser Städte die Ein- und Aussteigzeiten verlängert werden mußten.

Weitergehende Fahrzeitverlängerungen durch die Baustellen und Erhaltungsarbeiten konnten durch die Beschleunigung aufgrund der bereits fertiggestellten Abschnitte verhindert werden kann. Von Fehlinvestitionen kann daher keine Rede sein.