

ANFRAGE

des Abgeordneten Mag. Gerald Hauser
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Nah- und Regionalverkehrsangebote in Österreich

Der touristische Anteil am gesamten öffentlichen Verkehr in Österreich ist existenziell notwendig für die Attraktivität und hat in den letzten Jahre durch verstärkte Angebote bei der Eisenbahn (Nachtreiseverkehr, Reisebürosonderzüge, Urlauberanreise in den fahrplanmäßigen Zügen auch im Nah- und Regionalverkehr) massiv zugenommen:

Das Verkehrsangebot wurde unter finanzieller Inanspruchnahme der Bundesländer im gesamten ÖPNV auf Schiene und Straße massiv ausgebaut und alle Fahrzeuge grundlegend erneuert. Im Schienenverkehr Aktuell 6/2017 ist zu lesen, dass beispielsweise die Gleichenbergbahn ca. 55.000 Fahrgäste, das sind ca. 2.600 Fahrgäste/km und die Murtalbahn ca. 7.600 Fahrgäste/km befördern. Beide Bahnen erhalten MIP-Fördermittel (Mittelfristiges Investitionsprogramm) sowie Abgeltungen im Betrieb, weil sie – laut Aktuell 6/2017 - auch in den Verkehrsverbund integriert sind und auf dieser Basis offensichtlich ihr Gesamtbetriebsergebnis erzielen.

Ein Tiroler Beispiel (Achenseebahn) zeigt, dass einseitig im Vergleich zu ganz Österreich, touristische Beförderungen zu einem Entzug von Fördermitteln bei der Eisenbahninfrastruktur führen. Gelder für die Betriebsführung können nicht entzogen werden, weil keine Zuschüsse/Abgeltungen von Bund und Land benötigt werden (§ 3 ÖPNRV-G kommerzieller Verkehr).

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie viele Fahrgäste beförderten alle Privatbahnen in Österreich je Bahnunternehmen gesamt und pro Streckenkilometer pro Jahr jeweils seit 2012?
2. Wie haben sich die Infrastrukturförderungen zwischen dem 7. MIP und dem 8. MIP der Höhe nach (absolut und Differenz) an die jeweiligen begünstigten Bahnunternehmen in Österreich verändert?
3. Wie und in welchem Ausmaß setzt sich die öffentliche Finanzierung bei den oben genannten Privatbahnen in Österreich für Absatz (Betrieb) und Infrastruktur zusammen?
4. Wurden im bzw. seit dem Jahr 2015 neue Bahnstrecken in Österreich in das MIP integriert; wenn ja welche, mit welchen Beförderungszahlen gesamt und je Kilometer und Zuschüssen für Betrieb (Absatz) und Infrastruktur (MIP) und welche wurden ausgeschieden?
5. In der Region Kitzbühel wird derzeit massiv mit der Gültigkeit der Gästekarte in den Zügen der ÖBB geworben. Haben Sie aus verkehrspolitischen Erwägungen vor, bei den ÖBB wegen des touristischen Verkehrsanteiles im gegenständlichen Raum oder generell im Zusammenhang mit einer touristischen Produktgestaltung

- Geldmittel wegen der Nichtförderungswürdigkeit dieser Fahrgäste gem. Ihrer Entscheidung bei der Achenseebahn zu entziehen, weil der Bund seine Bestellung des Grundangebotes und die zugehörige Infrastrukturfinanzierung kürzen muss, wenn dieser für alle Unternehmen den gleichen Maßstab ansetzt?
6. Welche Auswirkungen hat der Geldmittelentzug bei der Achenseebahn für alle Bahngesellschaften in Österreich, die ebenfalls touristische Verkehrsangebote erstellen? (Geben Sie diesbezüglich einen Überblick über alle Privatbahnen Österreichs und die ÖBB!)
 7. Wie hoch sind die Gesamtkosten im Bahnverkehr ÖBB bzw. wie ist das Verhältnis zwischen Fahrgeldeinnahmen und öffentlichen Ausgleichszahlungen bis zu der Höhe der Betriebskosten gesamt und je Finanzierungspartner für den Absatzbereich?
 8. Wie stellt sich das Verhältnis IBE-Benutzungsentgelt zu Infrastruktursubvention bzw. -abgeltung dar?
 9. Haben Sie vor, in ihrem Resort für touristische Leistungsteile im Bahnverkehr, Abgeltungen für Betrieb und Infrastruktur im touristischen Anteilsausmaß am Gesamtverkehr in Zukunft zu kürzen?
 10. Haben Sie in zukünftig geplanten Verkehrsdienstverträgen mit den ÖBB vor, gegenüber den Ländern klarzustellen und wenn ja, wie, dass aus touristisch motivierten Verkehrsangeboten keine Kürzungen durch den Bund, weder für den Betrieb (Grundangebot) noch für die Infrastrukturkosten eintreten werden?
 11. Wie hoch ist der Betrag an ehemaligen GuF-Mitteln (Grund- und Finanzierungsvertrag), die zur Bedeckung der Buskosten in Österreich je Bundesland herangezogen werden?
 12. Wie hoch ist der Betrag an ÖPNRV-G-Mitteln, die zur Bedeckung von Buskosten bei Regionalbussen in Österreich je Bundesland eingebunden werden, wenn diese bis heute noch nicht ausgeschumpft sind?
 13. Kommen in den derzeitigen Verkehrsausschreibungen in Österreich bei Bussen touristische Angebote (Verkehrsleistungen, Ticketangebote, Cards) als integrierter Bestandteil vor und hat dies eine Auswirkung auf die Abgeltung bzw. den Auftragspreis, auch auf allenfalls aus Ihrem Ressort noch stammenden GuF-Mitteln und ÖPNRV-G-Mitteln?
 14. Sind zusätzliche Verkehrsangebote (Verkehrsleistungen, Ticketangebote, Cards) touristischer Art bereits heute Bestandteil im ÖPNV (getrennt nach Bussen und Bahnen) je Bundesland und Gesamt-Österreich vorhanden und welchen Kostenanteil an den Verkehrskosten spiegeln diese wider? Haben Sie Szenarien ermittelt, wie der ÖPNV ohne die zugehörigen Finanzierungen in Österreich aussieht?
 15. Wie werden diese touristischen Angebote in den Ausschreibungen verlangt und finanziert, in denen bei den Bestellern oder deren Bestellerorganisation Bundesgelder berücksichtigt sind, bzw. beabsichtigen Sie den Status quo (Einbindung des Tourismus und Freizeitverkehr in den ÖPNV) zu ändern?
 16. Beahlt der Bund diese touristischen Angebote mit oder werden für touristische Angebote innerhalb des Gesamtangebotes Geldmittelkürzungen gegenüber den Verkehrsunternehmen bzw. den Bestellern vorgenommen?
 17. Haben Sie vor, für touristische Leistungsteile im Busverkehr Abgeltungen für den Betrieb im touristischen Anteilsausmaß am Gesamtverkehr zu kürzen oder begrenzen Sie diese möglichen Kürzungen auf das maximale Ausmaß der Bundesfinanzierung?

