



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 18.045/3-4-1995

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abgeordneten Parnigoni und Genossen  
vom 29. November 1994, Zl.58/J-NR/94  
"Nahverkehr im Bundesland Niederösterreich"

**XIX GP.-NR**  
*106 IAB*  
**1995 -01- 30**  
**zu** *58 J*

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

### Zu Frage 1:

"Wie hoch ist der Anteil des Landes Niederösterreich an den Mitteln aus der Erhöhung der Mineralölsteuer im Jahr 1994?"

Für die Beantwortung dieser Frage ist der Bundesminister für Finanzen zuständig. Unseren Berechnungen nach beträgt der auf das Land Niederösterreich fallende Anteil der Mineralölsteuer 228 Mio. S.

### Zu Frage 2:

"Ist Ihnen bekannt, wie das Land Niederösterreich diese Mittel bis jetzt verwendet hat und was mit diesen Mitteln geschehen ist?"

Wie das Land Niederösterreich die ihm zur Verfügung stehenden Mittel, sofern sie nicht zweckgebunden sind, verwendet, liegt in seinem eigenen Ingerenzbereich. Über die Verwendung der zweckgebundenen Mittel liegen mir allerdings auch keine ausreichenden Informationen vor. Das Mineralölsteuergesetz sieht jedoch vor, daß diese Mittel "für Zwecke der zusätzlichen Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs" zu verwenden ist, d.h.

- 2 -

daß das vorhergehende Nahverkehrsbudget um diese zusätzlichen (!) Mittel zu erhöhen und nicht zu substituieren ist.

Zu den Fragen 3, 4, 5 und 6:

"Wie hoch war das Landesbudget des Landes Niederösterreich für den öffentlichen Nahverkehr in den Jahren seit 1985?

Wie hoch ist diese Budgetpost im Jahre 1994?

Wie hoch wird diese Budgetpost voraussichtlich im Jahre 1995 sein?

Welche Schlüsse ziehen Sie aus diesen Vergleichen?"

Die erforderlichen Unterlagen für 1985 - 1995 stehen meinem Ressort nicht zur Verfügung, lediglich ein Schreiben von LR E. Freibauer vom 28. Oktober 1993, wonach 1993 (also VOR der MÖST-Erhöhung) 190,560.000.- für den Nahverkehr veranschlagt waren.

Meinen Informationen nach wird im Jahr 1995 auf das Land Niederösterreich zusätzlich rd. 240 Mio. S aus der MÖST entfallen.

Zu Frage 7:

"Wie ist der Stand der Verhandlungen zwischen Ihnen und dem Landeshauptmann von Niederösterreich betreffend zusätzliche Finanzierung des Landes für den öffentlichen Personennahverkehr?"

Von meinem Ressort wurde über den Ausbau des Nahverkehrs in Niederösterreich ein Entwurf für einen Artikel 15a-Vertrag ausgearbeitet. Voraussetzung für die Realisierung dieses Vertrages ist der Abschluß rechtskräftiger Verträge des Landes Niederösterreich über Verkehrsdienste mit den ÖBB sowie die Zustimmung des BMF zum Artikel 15a-Vertrag. Da die Verkehrsleistungsverträge des Landes Niederösterreich nicht vorliegen und auch die Zustimmung des BMF noch ausständig ist, konnte der Vertragsentwurf noch nicht rechtskräftig unterfertigt werden. Mit dem Land NÖ wurde mit Zustimmung des BMF am 7.12.1994 jedoch ein Übereinkommen über Park & Ride-Anlagen abgeschlossen.

- 3 -

Zu Frage 8:

"Wie ist der Stand der Verhandlungen zwischen den ÖBB und dem Land Niederösterreich betreffend zusätzliche Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs?"

Nach Wegfall der Nebenbahn- und Nahverkehrsverordnung haben die ÖBB in meinem Auftrag mit den regionalen Gebietskörperschaften Verhandlungen über gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Regional- und Nahverkehr aufgenommen.

Zwischen ÖBB und Land NÖ (vertreten durch die NÖVOG) haben bisher 7 Gesprächsrunden (erste Besprechung am 4. Juli 1994) stattgefunden. Im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe wurden auf Wunsch des Landes als Pilotprojekt vorerst die ehemaligen Nebenbahnen Schwarzenau - Zwettl und Schwarzenau - Waidhofen a. d. Thaya untersucht. Dabei hat das Land NÖ sein Interesse an der Wiederaufnahme des Gesamtverkehrs nach Slavonice bekundet und Verbesserungen der bestehenden Infrastruktur gefordert.

Die Vorstellungen des Landes hinsichtlich der Beitragsleistung zur Betriebsführung weichen sowohl inhaltlich (Land wäre Besitzer der Fahrbetriebsmittel und stellt sie den ÖBB zur Verfügung) als auch der Höhe nach (der aus der Betriebsführung resultierende Fehlbetrag wäre bei weitem nicht abgedeckt) deutlich von denen der ÖBB ab.

Seitens des Landes wurde erklärt, grundsätzlich an der Aufrechterhaltung aller ehemaligen Nebenbahnen interessiert zu sein und auf Basis des Pilotprojektes Betriebsführungsverträge abschließen zu wollen.

Die Gespräche zwischen Land NÖ und ÖBB über den Abschluß von Betriebsführungsverträgen für den Regional- und Nahverkehr (inkl. ehemaliger Nebenbahnen) werden im Jänner 1995 fortgesetzt.

Zu den Fragen 9 und 10:

"Ist Ihnen das Projekt des Landes Niederösterreich bekannt, Schnellbuslinien aus den einzelnen Bezirkszentren in die Landeshauptstadt St. Pölten einzurichten?"

Wie beurteilen Sie dieses Vorhaben aus verkehrspolitischer Sicht?"

- 4 -

Ja, das Projekt über die Errichtung von Schnellbuslinien aus den einzelnen Bezirkszentren in die Landeshauptstadt St.Pölten, ist meinem Ressort bekannt. Dieses Vorhaben scheint, soweit keine zusätzlichen Parallelverkehre geschaffen werden und dadurch neue Fahrgäste, insbesondere Pendler, für die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln gewonnen werden können, nicht unzumutbar.

Zu Frage 11:

"Ist das Land Niederösterreich bereits an den Bund herangetreten, beispielsweise im Rahmen des Verkehrsverbundes, einen finanziellen Beitrag für diese geplanten Buslinien zu leisten?"

Das Land Niederösterreich ist bisher im Rahmen der Verkehrsverbünde nicht an den Bund herangetreten, einen finanziellen Beitrag für die geplanten Buslinien zu leisten.

Die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) hat mit den Verkehrsverbünden Nördl. Weinviertel, Waldviertel, NÖ. Zentral/Mostviertel, NÖ. Süd/Burgenland-Mitte eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Beziehungen zwischen der NÖVOG und den an den Verkehrsverbünden teilnehmenden Verbundunternehmen regelt. Dabei ist auch vorgesehen, daß die NÖVOG nach rechtskräftiger Erteilung einer oder mehrerer Kraftfahrlinekonzessionen den Verbünden beitrete.

Damit würden die an den Verbünden beteiligten Gebietskörperschaften Bund und Land NÖ. für die von der NÖVOG oder von anderen Verkehrsunternehmen geführten Schnellverkehrslinien die Durch- und Abtarifizierungsverluste übernehmen und zwar nach dem derzeitigen Vertrag, der Bund ein Drittel und das Land NÖ. zwei Drittel. Dies ist aber jedenfalls vorher noch zwischen Bund und Land NÖ. zu verhandeln.

Zu Frage 12:

"Würde eine Finanzierung dieser Schnellbuslinien aus den oben angeführten Mitteln aus der Erhöhung der Mineralölsteuer den Intentionen dieser Mineralölsteuergesetznovelle entsprechen?"

Die Mittel aus der Erhöhung der Mineralölsteuer sind zweckgebunden für den öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden, unabhängig ob es sich um Schienennahverkehr oder Busnahverkehr handelt. Bei einigen dieser Buslinien würde allerdings die derzeit übliche Nahverkehrsgrenze (70 km) überschritten.

- 5 -

Zu Frage 13:

"Wie weit ist das Konzessionsverfahren für diese Buslinien bisher gediehen?"

Die Niederösterreichische Verkehrsorganisations GesmbH (NÖVOG) hat

- 1) beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr um Erteilung einer Konzession zum Betrieb von Kraftfahrlinien auf den Strecken
  - a) Schwechat - St. Pölten
  - b) Bruck a.d. Leitha - St. Pölten

bzw.

- 2) beim Landeshauptmann von Niederösterreich um Erteilung einer Konzession zum Betrieb von Kraftfahrlinien auf den Strecken
  - a) Waidhofen - St. Pölten
  - b) Gmünd - St. Pölten
  - c) Hollabrunn - St. Pölten
  - d) Mistelbach - St. Pölten
  - e) Neunkirchen - St. Pölten
  - f) Krems - St. Pölten
  - g) Gänserndorf - St. Pölten und
  - h) Klosterneuburg - St. Pölten

angesucht.

Da diese Anträge über weite Strecken bereits existierende Verkehre berührten, haben die betroffenen Unternehmungen teilweise gleichlautende Anträge gestellt. Abgesehen von dem Verfahren für die Kraftfahrlinie Bruck a.d. Leitha - St. Pölten sind alle Verfahren abgeschlossen und die Konzessionen erteilt, wobei die Kraftfahrlinien in Betriebsgemeinschaft mit der NÖVOG betrieben werden.

Zu Frage 14:

"Wie werden Sie insbesondere bei Buslinien vorgehen, die parallel zu bestehenden Bahnlinien eingerichtet werden sollen?"

- 6 -

Grundsätzlich besteht Antragsfreiheit. Im Zuge des gesetzlich vorgeschriebenen Ermittlungsverfahrens ist jeder von einer projektierten Kraftfahrlinie betroffene Unternehmer des öffentlichen Verkehrs (somit auch die Schienenunternehmen) bei sonstiger Nichtigkeit zu hören und hat die Möglichkeit, fristgerecht den Ausschließungsgrund der die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Konkurrenzierung geltend zu machen (vgl. § 4 Abs. 1 Z 5 lit. b Kraftfahrliniengesetz). Dies hat entweder die Abweisung des konkurrenzierenden Antrages oder dessen Stattgebung unter äußerst restriktiven Auflagen zur Folge. Die berührten Bahnverwaltungen haben sich in diesen Verfahren verschwiegen.

Zu Frage 15:

"Sind Ihnen Untersuchungen über die potentiellen Fahrgastfrequenzen der erwähnten Schnellbuslinien bekannt?"

Es gibt Potentialuntersuchungen, die die Grundlage für die voraussichtlichen Frequenzen und Einnahmen darstellen. Diese wurden aber vom Land NÖ. in Auftrag gegeben und sind dem ho. Ressort nicht bekannt.

Zu Frage 16:

"Werden Sie vor Konzessionserteilung vom Land Niederösterreich eine Bedarfserhebung verlangen?"

Auf Grund diesbezüglicher Beschwerden erkannte der Verfassungsgerichtshof am 5. Dezember 1989, Zln. G 229/89-9, G 261/89-9 und G 263/89-11, daß der § 4 Abs. 1 Z 3 leg.cit.

**"Die Konzession kann erteilt werden, wenn ... "3. ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist;"**

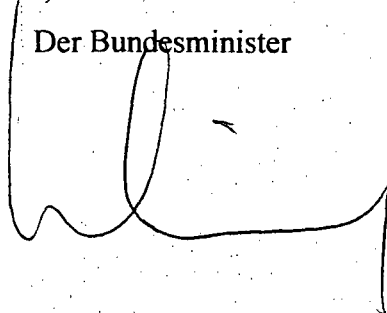
als verfassungswidrig (Art. 6 StGG) aufzuheben war.

- 7 -

Der Rechtsansicht des VfGH zufolge ist nur mehr die Prüfung eines zusätzlichen Bedarfes im Zusammenhang mit geltend gemachter Konkurrenzierung (w.o. zu § 4 Abs. 1 Z 5 lit. b leg.cit.) mit der Freiheit der Erwerbsausübung verfassungskonform.

Wien, am 26. Jänner 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'L' shape followed by a horizontal line and a vertical stroke at the end.