



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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

Pr.ZI. 18103/5-4-95

XIX.GP.-NR.
1222/AB
1995-07-31

ANFRAGEBEANTWORTUNG

ZU

1249 J

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Großruck und Kollegen vom 2. Juni 1995, Zl. 1249/J-NR/1995

"Fahrplan der Strecke Wels - Passau"

Zu Ihrer Anfrage darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Teilen Sie die Meinung, daß aus ökologischen Gründen eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene notwendig ist?"

Ja.

Zu Ihren Fragen 2 - 5

"Ist Ihnen bekannt, daß es nach 22.00 Uhr nicht mehr möglich ist, per Bahn von Linz nach Grieskirchen, Ried, Schärding oder dazwischenliegende Orte zu fahren?

Halten Sie es für vertretbar, daß der Raum Grieskirchen, Ried, Schärding ab 22.00 Uhr von Linz und Wels aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr erreichbar ist?

Wurden in dieser Angelegenheit schon Gespräche mit den ÖBB geführt, um eine bessere verkehrsmäßige Versorgung dieses Gebietes auch in den Nachtstunden zu erreichen?
Wenn nein, warum nicht?

Gibt es Erhebungen, wie viele Personen im definierten Einzugsbereich von der Fahrplanmiete betroffen sind?"

darf ich grundsätzlich feststellen, daß die Angebotsplanung des rollenden Betriebes seit dem BBG 1992 ausschließlich Angelegenheit der Organe des Absatzbereiches der ÖBB ist. Ich habe daher Ihre Fragen an die ÖBB weitergeleitet. Den Inhalt der Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

- 2 -

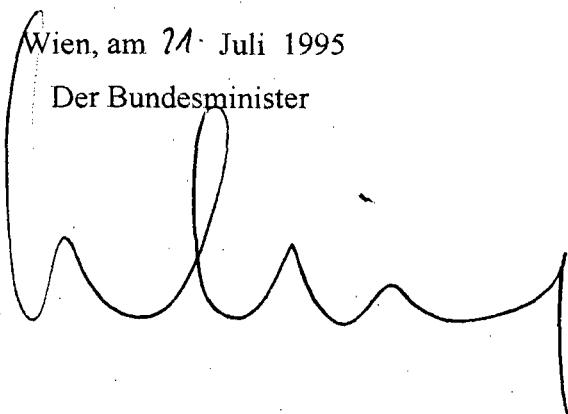
Ergänzend zur ausführlichen Darstellung des Sachverhaltes seitens der ÖBB erlaube ich mir folgendes anzumerken:

Gemäß § 1 Abs. 4 leg.cit. sind die ÖBB nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und zu betreiben. Diesem für den Absatzbereich geltenden Prinzip immanent ist das Erreichen eines adäquaten Kostendeckungsgrades. Kann somit ein Regional- und Nahverkehr auf einer Strecke nicht kostendeckend betrieben werden, setzt die primär im regionalen Interesse liegende Aufrechterhaltung dieses Verkehrs die Finanzierung des betriebswirtschaftlichen Fehlbetrages durch die für die Region zuständigen Gebietskörperschaften voraus. Gleches gilt für einzelne Zugsverbindungen mit zu geringer Nachfrage, da sich auch die Fahrplangestaltung der ÖBB an kaufmännischen Grundsätzen zu orientieren hat.

Offensichtlich ist die in der ggstl. Anfrage kritisierte Einstellung einer Regionalzugsverbindung von Linz nach Schärding ab 22 Uhr in dem mangelnden Kostendeckungsgrad zu sehen. Es wäre daher grundsätzlich das Land Oberösterreich aufgefordert, bei entsprechendem Interesse an der Aufrechterhaltung der vorgenannten Zugsverbindung den betriebswirtschaftlichen Fehlbetrag abzudecken. Die zusätzlichen Mittel hiefür stehen dem Land Oberösterreich aus der MÖST zur Verfügung.

Wien, am 21. Juli 1995

Der Bundesminister



Stellungnahme der Österreichischen Bundesbahnen zur
Parlamentarischen Anfrage Nr. 1249/J-NR/1995

Zu den Fragen 1 bis 5:

Die ÖBB werden seit dem 1. Jänner 1994 wie ein Privatunternehmen geführt. Vom Eigentümer wurde den ÖBB damit auf die Verpflichtung zu einer wirtschaftlichen Betriebsführung auferlegt. Im gemeinwirtschaftlichen Bereich bedarf es daher für jede Leistungserbringung einer entsprechenden Bestellung seitens einer Gebietskörperschaft.

Da die Aufrechterhaltung des regionalen Personennahverkehrs primär im lokalen Interesse liegt, ist der Finanzierungsbedarf für die Betriebsführung daher auch von den Bundesländern entsprechend mitzutragen, während der Bund die Kosten für die Eisenbahn-Infrastruktur übernimmt.

Für das Fahrplanjahr 1996/97 wurde seitens der ÖBB - im Einvernehmen mit den Bundesländern - eine neue Fahrplankonzeption, welche sich in erster Linie am tatsächlichen Bedarf orientiert, entwickelt.

Im Rahmen dieser Fahrplanneugestaltung werden die ÖBB künftig nur jene Angebote auf dem Verkehrsmarkt plazieren, die wirtschaftlich vertretbar sind bzw. von einer Gebietskörperschaft ausdrücklich bestellt wurden. Dabei sind allerdings die nicht durch Erlöse und anteilige Bundeszuschüsse gedeckten Kosten den ÖBB abzugelten.

Das neue Nahverkehrsangebot weist gegenüber dem Neuen Austrotakt - NAT 91 eine völlig geänderte Struktur auf. So beabsichtigen die ÖBB ihr Angebot zu den Spitzenzeiten im wesentlichen beizubehalten bzw. sogar teilweise zu verbessern. Es ist geplant, nur in den nachfrageschwachen Tageszeiten (vormittags, nachmit-

tags und spätabends) sowie auch im Wochenendverkehr gewisse Leistungen zurückzunehmen.

Dieser Grundsatz gilt natürlich auch für das Bundesland Oberösterreich.

Nunmehr ist die Oberösterreichische Landesregierung gefordert, ihre Vorstellungen hinsichtlich eines aus Sicht des Landes optimalen Nahverkehrsangebotes auf der Schiene im Bereich des Bundeslandes Oberösterreich zu artikulieren und dieses durch den Abschluß eines Vertrages über Verkehrsdienste entsprechend finanziell abzusichern.

Derzeit verkehrt als spätester Zug von Linz nach Passau EN 490 "Hans Albers", Linz ab 21.50, mit Halten in Wels (an 22.05 Uhr), Neumarkt-Kallham (an 22.28 Uhr) und Schärding (an 22.56 Uhr). Dieser Zug führt Sitzwagen 1. und 2. Klasse für Tagesrandreisende bis Passau. Im Anschluß an diese Schnellverbindung fährt derzeit noch der Regionalzug 3338 von Wels (ab 22.15 Uhr) nach Passau (an 23.45 Uhr) mit Aufenthalten in allen Verkehrsstellen.

Die gegenwärtig späteste Verbindung nach Ried im Innkreis/Braunau am Inn wird über die Regionalzüge 3032/3398 (Linz ab 20.48 Uhr, Wels ab 21.23 Uhr, Grieskirchen-Gallspach ab 21.45 Uhr, Ried im Innkreis ab 22.23 Uhr, Braunau am Inn an 23.03 Uhr) mit Aufenthalt in allen Verkehrsstellen offeriert.

Die Besetzung dieser Regionalzüge stellt sich folgendermaßen dar:

Zug 3338: werktags durchschnittlich 22 Reisende ab Wels, ab Neumarkt-Kallham nur mehr 7 Reisende, in Schärding 2 Reisende

Zug 3398: werktags durchschnittlich 15 Reisende ab Wels, 14 Reisende ab Neumarkt-Kallham, Ried im Innkreis an 13 Reisende, Braunau am Inn an 9 Reisende

Für den Fahrplan 1996/97 sind - insbesondere im Hinblick auf die äußerst geringe Frequentierung der zitierten Zugverbindungen - folgende Neuerungen (Stand 28. Juni 1995) vorgesehen:

Im Abschnitt Wels - Schärding (-Passau)

- R 3334 letzter durchgehender Regionalzug Wels - Passau mit Aufenthalt in allen Verkehrsstellen

Station	neu	alt
Wels Hbf	ab 21.05 Uhr	ab 21.02 Uhr
Neumarkt-Kallham	21.36/21.41 Uhr	21.34/21.35 Uhr
Schärding	22.21/22.22 Uhr	22.15/22.16 Uhr
Passau Hbf	22.37 an	22.31 an

- geringfügig frühere Fahrplanlage des EN 490 "Hans Albers"

Station	neu	alt
Linz Hbf	21.37/21.40	21.48/21.50 Uhr
Wels Hbf	21.54/21.56 Uhr	22.05/22.07 Uhr
Neumarkt-Kallham	22.21/22.22 Uhr	22.28/22.29 Uhr
Schärding	22.50/22.51 Uhr	22.56/22.57 Uhr
Passau Hbf	23.07/23.19 Uhr	23.12/23-24 Uhr

- Auflassung des R 3398, Wels - Passau, wegen zu geringer Frequenz.

- Installierung des täglich verkehrenden R 3336, Wels Hbf - Neumarkt-Kallham, mit Aufenthalt in allen Verkehrsstellen.

Wels Hbf	ab 22.50 Uhr
Grieskirchen-G.	23.08/23.09 Uhr
Neumarkt-Kallham	23.20 Uhr an

Im Abschnitt Wels - Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn

- E1826/E1726; letzte Verbindung Linz Hbf - Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn

Linz Hbf	ab 17.34 Uhr
Wels Hbf	17.49/17.53 Uhr

Neumarkt-Kallham	18.20/18.45 Uhr
Ried im Innkreis	18.58/19.04 Uhr
Braunau am Inn	19.44/19.45 Uhr
Simbach (Inn)	19.48 Uhr an

- R 3396 (werktag) verkehrt in 19 Minuten spätere Lage
 Neumarkt-Kallham ab 19.39 Uhr
 Ried im Innkreis an 20.02 Uhr
- Z 3398 verkehrt neu nur mehr ab Neumarkt-Kallham in 20 Minuten früherer Lage; Neumarkt-Kallham - Ried im Innkreis täglich, Ried im Innkreis - Braunau am Inn an Samstagen, Sonn- und Feiertagen.
 Neumarkt-Kallham ab 21.57 Uhr
 Ried im Innkreis 22.02/22.03 Uhr
 Braunau am Inn 22.43 Uhr an

Dieses Angebot entspricht der tatsächlichen Nachfrage. Einzelne Theater-, Kino- oder Kursbesucher, die nicht zum regelmäßigen Benutzerkreis der Bahn zu zählen sind, rechtfertigen aus wirtschaftlicher Sicht nicht die Einrichtung von zusätzlichen Regionalzügen in noch späterer Fahrplanlage. Sollten jedoch aus der Region Wünsche nach zusätzlichen Zügen bestehen, so können diese (bei Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten durch das Land Oberösterreich) von den ÖBB jederzeit geführt werden.

Das Einzugsgebiet der Strecken Wels - Schärding bzw. Neumarkt-Kallham - Ried im Innkreis umfaßt 56.000 Einwohner. Insbesondere ist aber zu berücksichtigen, daß die diesbezüglichen Verkehrströme am Tagesrand sicher nicht Richtung Wels - Linz, sondern in die regionalen Bezirkshauptstädte Grieskirchen, Schärding und Ried im Innkreis laufen. Diese relativ kurzen Wege werden hauptsächlich mit dem PKW zurückgelegt.