



**II-12646 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

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
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/71-4-93

5775AB

1994 -02- 16

zu 5857/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

*betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen, Nr. 5857/J-NR/1993,
vom 17. Dezember 1993, "Infrastruktur der ÖBB"*

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wurde die Abgrenzung der Unternehmensbereiche Absatz und Infrastruktur der ÖBB gemäß ÖBB-Gesetz 1992 bereits vollständig vorgenommen?"

- a) *Wenn ja, welche Teile wurden im einzelnen der Infrastruktur zugeschlagen?*
- b) *Wenn nein, wann wird dies erfolgen und aufgrund welcher Kalkulationen konnten dann die entsprechenden Budgetansätze festgesetzt werden?*

Die Abgrenzung der Unternehmensbereiche "Absatz" und "Infrastruktur" wurde entsprechend der EG-Verordnungen vorgenommen, wobei zum Bereich "Infrastruktur" im wesentlichen die dem Verkehrsweg zuordenbaren Bereiche zählen (d.s.: Gleiskörper, Ober- und Unterbau, Signalanlagen etc.). Das rollende Material wird dem Bereich "Absatz" zugeordnet.

Zu Frage 2:

"Ist es richtig, daß der Bereich des Verschubbetriebs der Infrastruktur zugeschlagen werden soll, wenn ja, wie wird hier eine betriebliche Abgrenzung hinsichtlich der Triebfahrzeuge und vor allem der Verschubgüterzüge, die in mehreren Bahnhöfen einzelne Wagen abholen, getroffen?"

Hinsichtlich des rollenden Materials im Verschubbereich sind nur jene Maschinen Infrastruktur, die aufgrund ihrer Bauart nicht im Transportbereich eingesetzt werden können.

- 2 -

Zu Frage 3:

Ist es richtig, daß die Absicht besteht, im Zuge der Trennung Triebfahrzeuge der Baureihe 2060 dem Bereich Infrastruktur zuzuteilen und gleichzeitig in "Kleinwagen" umzubenennen, was dazu führen würde, daß sie auch von nicht voll ausgebildeten Lokführern bedient werden dürfte, wenn ja, wie ist Ihr Standpunkt als Aufsichtsbehörde zu diesem Plan, der möglicherweise die Betriebssicherheit negativ beeinflussen kann?"

Zu diesem Fragepunkt darf ich auf die Verantwortung des Unternehmens ÖBB nach dem Bundesbahngesetz hinweisen. Wie mir der Vorstand der ÖBB mitteilt, ist es richtig, daß derzeit Überlegungen angestellt werden, mangels Leistung nicht mehr für den Verschub geeignete alte Triebfahrzeuge (beispielsweise die Reihe 2060) im Rahmen des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes zu verwenden.

Bezüglich der angesprochenen möglichen Auswirkungen auf die Betriebssicherheit darf ich dazu anmerken, daß sich seit Jahrzehnten eine größere Anzahl von Dienstfahrzeugen (Draisinen, Turmwagen, Universalfahrzeuge für den Baudienst - OBW 10) im Einsatz befinden, die hinsichtlich Bedienung ähnliche Anforderungen stellen, ohne daß negative Auswirkungen auf die Betriebssicherheit erkennbar waren. Für den wesentlich bedeutenderen Aspekt, nämlich den der Kenntnis der der Sicherheit dienenden Betriebsvorschrift, ist seitens der Österreichischen Bundesbahnen in den entsprechenden Unterweisungen und erforderlichen Eignungsprüfungen Sorge getragen.

Zu den Frage 4 und 12:

"Sind Sie sich der Tatsache bewußt, daß bei direkter Umlegung der budgetierten 2,5 Mrd. S an Benützungsgebühren auf die Zahl der Zugskilometer jeder gefahrene Kilometer rund 18 Schilling kosten würde, ein Betrag, der im Extremfall sogar von einem einzigen, durchschnittlich aber von 10 - 20 Reisenden zu verdienen ist?"

"Halten Sie es für sinnvoll, den ÖBB-Absatzbereich auch im Bereich der Infrastruktur (neben dem Bereich der zu "bestellenden" gemeinwirtschaftlichen Leistungen) auch durch eine extrem billig zur Verfügung gestellte Infrastruktur zu subventionieren, wenn ja, warum?"

Es ist nicht Sinn und Zweck des neuen Bundesbahngesetzes, Infrastrukturkosten auf die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu überwälzen, so lange die Infrastruktur des Straßenverkehrs weitgehend kostenlos angeboten wird und für die externen Kosten des Straßenverkehrs Dritte aufzukommen haben.

- 3 -

Zu Frage 5:

"Sind Sie sich der Tatsache bewußt, daß eine solche Lösung eine Benützungsgebühr für den Brennertransit von 2000 S pro Zug und geradezu eine Einladung an das EU-Ausland, seinen Transit auf der von den österreichischen Steuerzahlern mit Milliardenaufwand hergestellten und erhaltenen (Verpflichtung aus dem Transitvertrag!) Bahninfrastruktur abzuwickeln und damit schweren Schaden für den Steuerzahler bedeuten würde?"

Die von Ihnen dargestellte Benützungsgebühr ist nicht zutreffend. Das Benützungsentgelt besteht aus einem fixen Sockelbetrag und einem variablen degressiv steigenden Anteil, der einem Mengenrabatt entspricht. Für ÖBB und Dritte müssen die gleichen Formeln zur Anwendung gelangen, da Dritte gemäß EWR-Regelungen nicht diskriminiert werden dürfen.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Welche Kriterien für die Festsetzung der Benützungsgebühren haben Sie genau im Einvernehmen mit dem Finanzminister im Sinne des § 2(4) ÖBB-Gesetz festgelegt und in welcher Form haben Sie hiedurch sichergestellt, daß die Tarife einerseits nicht-diskriminieren sind, andererseits aber die oben geschilderten Gefahren nicht auftreten?"

"Wie wurden seitens der ÖBB-Infrastruktur aufgrund dieser Ihrer Vorgaben diese Benützungstarife im Detail festgelegt bzw. falls dies noch nicht erfolgt sein sollte, wann wird dies geschehen?"

Die Benützungsgebühren wurden nach von der EU in der Richtlinie 91/440 vorgegebenen Rahmenkriterien (Leistungsbezogenheit und Diskriminierungsfreiheit) festgelegt. Die Benützungsgebühren unterteilen sich in:

a) Fixe Entgeltanteile für den Zugang zum Netz, die pro angefangenem benützten Kilometer je Streckenkategorie und pro Zeiteinheit, unabhängig von der Häufigkeit der Benützung während dieser Zeiteinheit, in Rechnung gestellt werden.

Folgende Streckenkategorien werden unterschieden:

- *Schmalspur nicht elektrisch*
- *Schmalspur elektrisch*
- *Regionalbahn nicht elektrisch*
- *Regionalbahn elektrisch*
- *Hauptbahn eingleisig nicht elektrisch*
- *Hauptbahn eingleisig elektrisch*
- *Hauptbahn mehrgleisig elektrisch*
- *Gebirgsbahn.*

- 4 -

- b) *Variable Entgeltanteile, die aus vier Teilen bestehen und zwar aus einem belastungsabhängigen Teil (Gesamtbruttotonnenkilometer), einem zugkilometerabhängigen Teil (degressiv steigend) und einem Öko-Malus pro Wagenachskilometer Leerwagen bzw. pro Lokzugkilometer alleinverkehrender Triebfahrzeuge.*

Zu Frage 8:

"Wie sehen Benützungsgebührentarife in den EU-Staaten, die ja zumindest theoretisch schon derartige Regelungen besitzen müssten im Detail aus?"

Die Regelungen in Europa sind derzeit untereinander nicht vergleichbar und den Staaten überlassen. Derzeit sind weitere Richtlinienkriterien für die Berechnung der Benützungsgebühren innerhalb der EU in Beratung. Danach werden die Regelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten auszurichten sein.

Zu Frage 9:

"Wurden bereits Verhandlungen mit in- oder ausländischen Verkehrsunternehmen über eine Infrastrukturbenützung geführt; wenn ja, mit wem und auf welchen Strecken; wenn nein, wie wird in Hinkunft die Führung beispielsweise der ÖKOMBI-Züge organisiert?"

Wie mir die ÖBB mitteilen, wurden Verhandlungen mit Dritten, d.h. anderen potentiellen Infrastrukturbenützern, noch nicht geführt.

Ökombi-Züge werden durch die ÖBB geführt und hinsichtlich der Benützung der Infrastruktur durch die ÖBB abgerechnet.

Zu Frage 10:

"Welche Berechnungen lagen im Detail der Festsetzung der budgetierten 2,5 Mrd.S an Einnahmen aus Benützungsgebühren sowie 11,6 Mrd.S an Ausgaben für die Infrastruktur zugrunde?"

Hinsichtlich der Einnahmen wurden die bewerteten Entgeltanteile aufgrund der bisherigen Benützungen hochgerechnet, wodurch sich der genannte Betrag von 2,5 Mio Schilling ergab.

Den geplanten Ausgaben für die Infrastruktur liegt die Abgrenzung der Infrastruktur (siehe Antworten zu den Fragen 1 und 2) zugrunde.

- 5 -

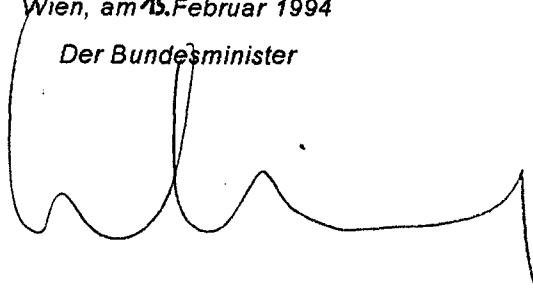
Zu Frage 11:

"In welchem genauen Umfang sind für 1994 Investitionen in die Infrastruktur aus dem Budget, außerbudgetär sowie über staatlich garantierte Kredite geplant?"

Für die Investitionen in die Infrastruktur besteht ein maximaler Rahmen von 16 Mrd. S außerbudgetär, der aber erst schrittweise bei entsprechender Projektdokumentation freigegeben wird. Im vom Parlament beschlossenen Bundes-Finanzgesetz 1994 sind keine Budget-Beträge für Investitionen in die ÖBB enthalten.

Wien, am 15. Februar 1994

Der Bundesminister

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke ending in a vertical line.