

II-13785 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 6723 NJ

1994-05-26

## A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl, Böhacker und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Zukunft der ÖBB-Nebenbahnen

Infolge des neuen ÖBB-Gesetzes, das die bisherigen Finanzierungsmodalitäten für die 'gemeinwirtschaftlichen Leistungen' ersetzt, sollen nun die Länder zur Finanzierung dieser Leistungen, und zwar unter Verwendung der Mittel aus der Mineralölsteuererhöhung, herangezogen werden.

Nun ist diese Vorgangsweise in verschiedener Hinsicht rechtlich problematisch, weil die Zweckbindung der MÖST ausdrücklich 'zusätzliche Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs' verlangt, als welche eine ÖBB-Defizitabgeltung bestehender Verkehre wohl kaum zu bezeichnen ist, wie auch der Finanzminister in einer Anfragebeantwortung bestätigte. Darüberhinaus ist das Aufkommen dieser Mittel keineswegs gleich wie die Finanzierungserfordernisse auf die Länder verteilt, sodaß sich einige Länder mit den MÖST-Mitteln gerade die Hälfte ihrer Nebenbahnen leisten könnten, andere hingegen umfangreiche Überschüsse besitzen.

Außerdem ist im ÖBB-Gesetz in §2(2) zwar vorgesehen, daß die Bereitstellung von Infrastruktur von Beiträgen Dritter (=Länder) abhängig gemacht werden kann, nicht aber im §3, der die gemeinwirtschaftlichen Leistungen regelt, die vom Verkehrsminister zu bestellen sind. Die Vorgangsweise des Verkehrsministers, den ÖBB-Generaldirektor mit Verhandlungen mit den Ländern über die Finanzierung dieser Verkehre nach dem Motto 'Die Infrastruktur zahlt der Bund, den Betrieb das Land' zu beauftragen, findet daher – ob sinnvoll oder nicht – jedenfalls im ÖBB Gesetz keine Deckung.

fpc106/obbnah.ros.

DVR 0717193

Es zeigt sich daher ein weiteres Mal, daß offensichtlich niemand sonderliches Interesse an einem exakten Vollzug dieses Gesetzes hat, wie ja besonders drastisch in der Frage der Kapitalausstattung demonstriert wurde, als der Verkehrsminister erklärte, man werde die Verbindlichkeiten des Absatzbereiches zur Infrastruktur transferieren, was klar einem Transfer von Mitteln in der umgekehrten Richtung, wie er im §2(5) ausdrücklich verboten ist, gleichkommt.

Abgesehen von der grundsätzlichen rechtstaatlichen Problematik, die sich aus dem Bruch von – noch dazu selbst formulierten – Rechtsbestimmungen ergibt, stellt diese Unsicherheit vor allem im Hinblick auf die Erfolgsaussichten der Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Zukunft des Nahverkehrs eine ernste Gefahr dar, weil Rechtsunsicherheit in Anbetracht geforderter Milliardenbeträge wohl kaum fruchtbaren Verhandlungen förderlich sein kann.

Dabei geht es hier um ein zentrales Interesse unseres Landes an einer funktionierenden Infrastruktur im Schienenverkehrsbereich, wo nun einerseits die Drohung der ÖBB, (fast) alles, was keine Gewinne verspricht (bis hin zur Wiener Schnellbahn!), zuzusperren, steht.

Auf der anderen Seite hält sich begreiflicherweise die Bereitschaft der Länder, dazuzuzahlen, in engen Grenzen, wenn der Verkehrsminister sich durch den ÖBB-Generaldirektor vertreten lässt, die Mittel gerade für die Hälfte der zu bezahlenden Leistungen ausreichen und dazu noch seitens des Ministeriums – abermals im Gegensatz zum ÖBB-Gesetz – am Monopol der ÖBB, derartige Leistungen zu erbringen, de facto festgehalten wird, obwohl es durchaus private Interessenten gäbe, die – im Gegensatz zu diversen Falschinformationen der ÖBB und des Verkehrsministeriums über die angebliche Unwirtschaftlichkeit der Privatbahnen – im Stande wären, solche Betriebe im Auftrag der Länder zumindest wesentlich billiger, wenn nicht teilweise sogar kostendeckend zu führen. (Die von den ÖBB stets zitierten höheren Subventionen je Einheitskilometer der Privatbahnen stellen einen Vergleich nicht vergleichbarer Zahlen dar, da die ÖBB den Großteil ihrer Leistungen auf relativ profitablen Hauptbahnen erbringen, die Privatbahnen hingegen sind fast ausschließlich Nebenbahnen. Vergleicht man hier – und nur das wäre gerecht – private mit ÖBB-Nebenbahnen, so stellen sich die Verhältnisse genau umgekehrt dar, die Privatbahnen arbeiten wesentlich wirtschaftlicher!)

In dieser Situation droht nun an die Stelle einer sinnvollen, wirtschaftlichen und gerechten Lösung ein 'Hinüberschwindeln' in die Zeit nach der Nationalratswahl (Ablauf der 'verkehrspolitischen Weisung' des Verkehrsministers) zu treten, dem ein weitgehender Verlust der Versorgung der Bevölkerung im Schienenregionalverkehr folgt.

Dies ist umso wahrscheinlicher, als die ÖBB – als Konsequenz aus dem Kraftfahrliniengesetz – seit Jahren parallel zu ihren Bahnen Buslinien betreiben, um hierdurch private oder Post-Konkurrenz abzuhalten und damit im Grunde bereits jetzt alle Voraussetzungen haben, sich trotz Aufgabe des eigentlichen Unternehmensziels Schienenverkehr einen wesentlichen Teil ihres Transportsubstrats erhalten zu können, eine Intention, die sich auch im demonstrativen Desinteresse des neuen ÖBB-Managements an weiteren Integrationsschritten Richtung 'Bundesbus' widerspiegelt.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

### Anfrage:

1. Mit welcher sachlichen und mit welcher rechtlichen Begründung haben Sie in der Frage der Kostenüberwälzung von Nebenbahnhosten auf die Länder die Bestimmungen des ÖBB-Gesetzes (§§2,3), das eine solche Beteiligung bei der Infrastruktur, nicht aber beim Betrieb vorsieht, nach dem Motto 'Infrastruktur zahlt der Bund, Betrieb das Land' in der Praxis genau umgekehrt?
2. Mit welcher sachlichen und mit welcher juristischen Begründung haben Sie den Generaldirektor der ÖBB beauftragt, an Ihrer Stelle – immerhin sind Sie laut ÖBB-Gesetz (§3(1)) für eine 'Sammelbestellung' gemeinwirtschaftlicher Leistungen verantwortlich – die Verhandlungen mit den Ländern über eine Mitfinanzierung des Nahverkehrs zu führen?
3. In welchem Umfang auf jeweils welchen Strecken wurden bereits bisher, seit Amtsantritt des neuen ÖBB-Managements, das Fahrplanangebot verändert?

4. In welchem genauen Umfang auf jeweils welchen Strecken werden mit Fahrplanwechsel Zugsangebote reduziert?
5. Auf jeweils welchen Strecken beabsichtigen die ÖBB in weiterer Folge eine Reduktion des Zugsangebotes in jeweils welchem genauen Umfang, sollte es nicht zu einer zusätzlichen Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand kommen?
6. Ist es richtig, daß der Kraftwagendienst der Bahn im wesentlichen bereits die Konzessionen für Busverkehre in den gleichen Relationen wie die bestehenden Bahnlinien besitzt und aus Konkurrenzgründen gegenüber anderen Busunternehmen auch benutzt, sodaß die ÖBB derzeit sich selbst konkurrenziert und jederzeit einen Busverkehr anstelle der Bahnen betreiben könnte?
7. Halten Sie es für verkehrspolitisch sinnvoll, ein Bahnunternehmen auf dem Wege der Konzessionsregelungen im Sinne des Kraftfahrliniengesetzes praktisch dazu zu nötigen, seinen eigenen Schienenverkehr auf der Straße zu konkurrenzieren und damit letztlich – im Interesse einer sparsamen Betriebsführung – langfristig zugunsten der Straße aufzugeben, wenn nein, warum haben sie bisher nichts dagegen unternommen und welche Maßnahmen planen Sie in diesem Bereich?
8. Halten Sie es für sinnvoll und richtig, daß die ÖBB – im krassen Gegensatz zum Koalitionsübereinkommen – kein Interesse mehr an einer weiteren Zusammenführung ihres KWD mit jenem der Post in der 'Bundesbusgesellschaft' haben, sondern ganz offen planen, ihren Busdienst in Zukunft als Ersatz für die einzustellenden Nebenbahnen mit Hilfe der reichlich vorhandenen Konzessionen in Konkurrenz zu allen anderen Verkehrsunternehmen einzusetzen, letztlich also ihr Betätigungsgebiet in der Region von der Schiene auf die Straße zu verlagern?
9. Welche Maßnahmen haben Sie, welche werden Sie setzen, um das Koalitionsversprechen einer vollständigen Verschmelzung von Post- und Bahnbusdiensten zum 'Bundesbus' zu erfüllen?

10. Wie beurteilen Sie die Tatsache, daß die Mittel aus der Mineralölsteuererhöhung, die nach Ihren Vorstellungen für diese Bezahlung gemeinwirtschaftlicher Leistungen verwendet werden sollen, ausgerechnet in jenem Bundesland, das mit Abstand die meisten Nebenbahnen besitzt, nämlich Niederösterreich, nicht einmal zu Bezahlung der halben anteiligen Kosten ausreicht, während in anderen Ländern hier erhebliche Mittel für andere Maßnahmen übrigbleiben?
11. Werden Sie angesichts des geschilderten Problems dafür sorgen, daß die betroffenen Länder entsprechende zusätzliche Mittel für diese vom Bund abgewälzten Aufgaben erhalten?
12. Wenn ja, aus welchem Topf (etwa aus der in Hinkunft im Fall eines EU-Beitritts notwendigen höheren Abgabe auf Dieseltreibstoff?) und wurden hierüber mit dem Finanzminister bereits Gespräche geführt?
13. Wenn nein, akzeptieren Sie, daß die Versorgung in weiten Teilen des Landes mit Schienengüterverkehr infolge einer Verschiebung von Kompetenzen ohne gleichzeitige Umschichtung der erforderlichen Mittel zusammenbricht?
14. Wurden bisher bereits Gespräche mit Ländervertretern über eine private Betriebsführung auf ÖBB-Nebenbahnen geführt, wenn nein, warum nicht, zumal derartige Interessen wiederholt deponiert wurden, wenn ja, mit welchem Ergebnis?
15. Sind Sie bereit, im Falle eines entsprechenden Wunsches eines Landes, die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistung als Sammelbesteller im Sinne des §3 ÖBB-Gesetz öffentlich unter allen möglichen Anbietern einer Betriebsführung auszuschreiben, wenn nein, warum nicht?

Wien, den 26. Mai 1994