

**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
 Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 E-Mail: pr3@bmvit.gv.at
 Internet: www.bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-13.400/0007-I/PR3/2011 DVR:0000175

An den
 Leiter des Nationalratsdienstes
 Mag. Gottfried MICHALITSCH
 Parlament

W i e n

Wien, am 3. November 2011

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beeht sich zu der mit Schreiben vom 7. Oktober 2011, GZ. 17010.0020/101-L1.3/2011, übermittelten **Petition Nr. 121** betreffend „Sicherung der IC-Zugverbindungen Salzburg-Graz-Salzburg“ Folgendes mitzuteilen:

„Sicherstellung des Personenfernverkehrs auf der Strecke „Salzburg – Graz – Salzburg“

Gemäß den gesetzlichen Grundlagen sind der Bund und die einzelnen Bundesländer überall da die Besteller von Zugverkehren, wo mit Ticketeinnahmen die Produktionskosten nicht abgedeckt werden können. Bedingt durch das in Österreich erfreulicherweise sehr niedrige Preisniveau sind hier fast alle Strecken in Österreich betroffen.

Durch den Abschluss des neuen Bundes-Verkehrsdiestevertrages über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, der erstmals (!) mehrjährig – für einen Zeitraum von knapp zehn Jahren – bis Ende 2019 abgeschlossen wurde und somit Planungssicherheit gerade für die Länder bringt, wurde die Schienenpersonenverkehrsfinanzierung in Österreich auf völlig neue und transparente Beine gestellt. Dies bedingt nunmehr auch eine klare Definition von Leistungen, die bestellt werden. Die Bundesmittel wurden in den letzten Jahren trotz Sparvorgaben in diesem Bereich kontinuierlich erhöht. Der Bund bestellt derzeit rd. 71 Mio. Zugkilometer. Das Gesamtangebot der ÖBB-Personenverkehr AG (inkl. Länderbestellungen) beträgt im Jahr 2011 rd. 95,3 Mio. Zugkilometer (vgl. 2007 rd. 92,3 Mio. Zugkilometer).

In der Relation Graz – Salzburg werden vom Bund über den neuen Vertrag bis 2019 täglich sechs der 12 direkten Verbindungen (drei pro Richtung: morgens, mittags und abends) bestellt. Hinzu kommen noch zwei der vier Direktverbindungen von Graz nach Innsbruck (eine pro Richtung). Damit ist eine Basisversorgung garantiert. Es muss jedoch leider festgestellt werden, dass die angesprochenen Relationen extrem schwach nachgefragt werden und daher ein dichteres Angebot wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Zwischen Graz und Salzburg sind tatsächlich nur rund 30 Personen unterwegs, die in einer der beiden Städte ein- und erst in der anderen wieder aussteigen. Dass auf dieser Strecke wenig Potential vorhanden ist, zeigt sich auch dadurch, dass auf der Straße zwischen den beiden Städten täglich lediglich 87 Personen von Stadtzentrum zu Stadtzentrum fahren. An einem der 15 Fernverkehrshalte steigen selbstverständlich Menschen ein und aus, ein Nachweis dafür, dass Direktverbindungen hier weniger nachgefragt werden, sondern eher rasche Pendlerverbindungen von und nach Salzburg bzw. Graz in die/aus den jeweiligen Regionen von Bedeutung sind.

Zusätzlich darf angemerkt werden, dass auf der Bahnstrecke zwischen Graz und Salzburg zu den acht angesprochenen Direktverbindungen heute 251 (!) bestellte und somit finanzierte Personenzüge fahren (Anzahl Züge in beide Richtungen, Mo-Fr):

- 90 zwischen Salzburg und Bischofshofen
- 41 zwischen Bischofshofen und Selzthal (Ennstalstrecke)
- 120 zwischen Selzthal/St. Michael/Bruck und Graz

Für die Aufrechterhaltung der angesprochenen zusätzlichen Zugverbindungen wären entsprechende zusätzliche Bestellungen erforderlich. Von den Ländern Steiermark und Salzburg besteht Interesse die Verkehre aufrecht zu erhalten. Erste Gespräche über eine Finanzierung wurden bereits aufgenommen.

„Gesetzesvorlage zur Sicherstellung einer ausgeglichenen Versorgung mit Verkehrsdienstleistungen in einem liberalisierten Bahnmarkt“

Gemäß den bereits bestehenden gesetzlichen Grundlagen sind der Bund und die einzelnen Bundesländer die Besteller von Zugverkehren überall da, wo mit Ticketeinnahmen die Produktionskosten nicht abgedeckt werden können.

Gleichzeitig unterliegen Bestellungen von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen, also jenen, die sich nicht durch Ticketeinnahmen alleine rechnen und somit von dafür geeigneten Unternehmen nicht freiwillig und/oder aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen heraus von sich aus aufgenommen werden, strengen europarechtlichen Vorgaben. Konkret die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 enthält klare Vorgaben, wie und in welcher Höhe Ausgleichsleistungen zu definieren sind.

Eigenwirtschaftlich, also gewinnbringend, geführte Verkehre können nicht Gegenstand von Verkehrsdienstverträgen mit Zuschussregelungen sein, da umgehend Überkompenationsverbote gem. VO (EG) Nr. 1370/2007 zum Tragen kämen. Umgekehrt müssen eigenwirtschaftliche Verkehre begrüßt werden, da sie keiner Ausgleichsleistung durch die öffentliche Hand bedürfen und somit keine Steuerlast erzeugen, gleichzeitig aber Regionen mit Verkehrsdienstleistungen versorgen. Ziel sollte sein, möglichst viele Strecken, u.a. durch Streckenaktivierungen, in den Bereich der Eigenwirtschaftlichkeit zu bringen, wodurch mehr Budgetmittel für die Versorgung in jenen Regionen frei würden, die etwa aus struktureller Sicht nicht in diesen Bereich kommen können.

Durch Belastungen zur Querfinanzierung von nicht eigenwirtschaftlich erbringbaren Verkehrsdienstleistungen (etwa zweckgebundenen Steuern, Ausgleichsfonds) besteht die Gefahr, dass zuvor lukrative Verkehre ebenfalls nicht mehr gewinnbringend erbracht werden können und Zuschüssen bedürfen oder ungewollte Tariferhöhungen zur Folge hätten.

Umgekehrt steht es bereits jetzt jedem Unternehmen frei, seine Dienste für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zur Verfügung zu stellen. Die VO (EG) Nr. 1370/2007 sieht klare Vergaberegelungen vor. „Rosinenpicken“ zu vermeiden, liegt in der Hand der zuständigen Behörden, welche im Rahmen der rechtlichen Vorgaben Handlungsfreiheit bei der Festlegung der Verkehre für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen haben.

GZ. BMVIT-13.400/0007-I/PR3/2011



Zu guter Letzt darf nicht außer Acht gelassen werden, dass Bund und Länder unter massivem budgetären Druck besonderes Augenmerk auf die Mittelverwendung, vor allem dann, wenn nicht das vollständige Leistungsspektrum finanzierbar ist, legen müssen und dadurch Leistungsverschiebungen der Nachfrage entsprechend unvermeidbar sind.

Für die Bundesministerin:
Dr. Brigitte Raicher-Siegl

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Eva-Maria Weinzierl
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7406
E-Mail: eva.weinzierl@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum 2011-11-03T10:56:28+01:00
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Seriennummer 437268
Aussteller-Zertifikat	Methode urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Signaturwert	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH. C=AT MwSJLyk8DTtBTyXfS1lyb2g4gnMIKDDJ6QuBAKb3xJJ2REz4ACAAo4NEfQdqBy30ZW7zYrsvDN/2sBnNECfkGVoj/vx7ZR5w+BVpFFJYEfm54X0zlK9Wt/5LP1owW2kmQR4VQI1LuYZCDfxK3thS0aKTMhhzUhM4CLpfJcelrE4=
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/