



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA
Pr.Zl. 18104/5-4-1995

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 Abg. Pumberger und Kollegen vom 2. Juni 1995, Zl. 1250/J-NR/1995
"Zukunft der oberösterreichischen Nebenbahnen"

XIX. GP-NR
1224 / AB
1995 -07- 3 1

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

ZU

1250 / J

Zu den Fragen 1 bis 7:

"Ist der Bund bereit, die Finanzierung der defizitären Nebenstrecken zumindest solange zu sichern, bis den Ländern bzw. Gemeinden, die nach Ihren Vorstellungen in Hinkunft hierfür aufkommen sollen - etwa auf dem Wege des von den Freiheitlichen seit langem geforderten und von Ihnen kürzlich angekündigten Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes - entsprechende Mittel zur Verfügung stehen werden, zumal die MÖST-Gelder ja ausdrücklich für zusätzliche Aufgaben zweckgewidmet sind?"

"Welche Bahnstrecken sind von der Stilllegung bedroht?"

"Besteht in diesem Zusammenhang - abgesehen von den bereits gestellten Einstellungsanträgen - eine Prioritätenliste, wenn ja, wie sieht diese aus?"

"Ist es insbesondere richtig, daß auch der Fortbestand der Bahnstrecke Attnang-Ried-Schärding gefährdet ist?"

Wenn ja, wie sieht die unmittelbare Zukunft dieser Strecke aus?

Wenn nein, gibt es in absehbarer Zeit einen Investitionsschub für den Ausbau dieser Bahnstrecke?"

"Ist es richtig, daß Sie beabsichtigen, die Betriebsführung der zur Einstellung vorgesehenen Strecken öffentlich auszuschreiben?"

Der Vorstand der ÖBB hat am 31.1.1995 den am 23.5.1995 ergänzten Antrag auf Bewilligung der dauernden Einstellung des Personenverkehrs auf folgenden Strecken gestellt:
Eisenerz-Hieflau (Stmk.), St. Paul-Lavamünd (Ktn.), Klein St. Paul-Launsdorf-Hochosterwitz (Ktn.), Siebenbrunn-Leopoldsdorf-Engelhartstetten (NÖ); Müzzuschlag-Neuberg Ort (Stmk.), Wittmannsdorf-Wöllersdorf (NÖ), Pirawarth-Gaweinstal Brünnerstraße (NÖ), Lambach-Gmunden Seebahnhof (OÖ), Rohr-Bad Hall (OÖ).

Die Finanzierung von Regional- und Nahverkehren ist im Rahmen der Bestellungen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für Verkehrsleistungen in ganz Österreich ohne regionale Differenzierung enthalten. Für im ausschließlich regionalen Interesse liegende Verkehrsleistungen sind die

- 2 -

regionalen Behörden besser geeignet, Bestellungen durchzuführen; die Österreichischen Bundesbahnen wurden beauftragt, Bestellungsübereinkommen mit den Ländern auszuverhandeln. Der Bund sieht jedenfalls keine Veranlassung, den ÖBB über das bisherige Ausmaß hinaus betriebswirtschaftliche Fehlbeträge bei Regional- und Nebenbahnen zu finanzieren, zumal hierfür den Ländern die MÖST-Mittel zweckgewidmet zur Verfügung stehen.

Das von den Abgeordneten des Parlaments beschlossene MÖST-Gesetz spricht nicht von der Widmung "für zusätzliche Aufgaben" sondern von "der zusätzlichen Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs", d.h. daß über die bisher bestehenden Budgets hinaus diese MÖST-Mittel für den Nahverkehr einzusetzen sind und nicht bestehende Budgets substituieren soll.

Nachdem die Gespräche zwischen den ÖBB und den Bundesländern noch nicht abgeschlossen sind, wurden seitens der ÖBB bisher keine weiteren Anträge auf Einstellungen gestellt. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß, sollte aus regionaler Sicht kein Bedarf für eine Streckenführung vorhanden sein (keine Bestellungen seitens des Landes vorgenommen werden), weitere Einstellungsanträge übermittelt werden. Auch hinsichtlich des Fortbestandes der Strecke Attnang - Ried - Schärding sind somit die Gespräche zwischen ÖBB und Land Oberösterreich abzuwarten.

Das Bundesministerium hat für die von der Einstellung bedrohten Strecken eine Untersuchung in Auftrag gegeben, deren Aufgabenstellung es ist, Entscheidungsgrundlagen für die Beurteilung der Einstellungsanträge zu liefern. Zu untersuchen sind dabei:

- Verkehrsnachfrage im Personenverkehr (insgesamt, Anteil der Bahn)
- mögliche Nachfrage- und Erlössteigerungen aufgrund von Verbesserungsmaßnahmen
- verkehrliche Rahmenbedingungen (Abstimmung mit etwaigen parallelen Busverkehren)
- Verkehrsangebot im Schienenverkehr - Möglichkeiten zur Angebotsverbesserung abgestimmt auf die leistungsabhängigen Betriebskosten
- erforderliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbedienung nach Einstellung des Bahnbetriebes.

- 3 -

Wird die Untersuchung den Weiterbetrieb empfehlen und sind die ÖBB nicht bereit diesen durchzuführen (wie es derzeit den Anschein hat), so wird für diese Strecken eine öffentliche Ausschreibung durch das BMöWV zum Betrieb erfolgen.

Zu Frage 8 bis 11:

"Ist Ihnen bewußt, daß aufgrund der bisherigen Tarifstruktur für die ÖBB-Infrastrukturbenützung, die Großabnehmer - also die ÖBB - extrem bevorzugt, eine solche Betriebsführung - im Gegensatz zu ausländischen Modellen - wirtschaftlich von vorneherein aussichtslos ist?"

"Halten Sie diese Diskriminierung für mit der einschlägigen EU-Richtlinie für vereinbar, wenn ja, warum?"

"Wieviel würde ein privater Bahnbetreiber, der nach ausländischem Vorbild die Betriebsführung auf staatlicher Infrastruktur übernehmen möchte für die ÖBB-Infrastruktur jeweils einer einzigen der demnächst einzustellenden Nebenbahnen (Siebenbrunn - Engelhartstetten, Mürzzuschlag - Neuberg, St. Paul - Lavamünd, Launsdorf - Hüttenberg, Hieflau - Eisenerz) beim aktuellen Betriebsprogramm jeweils bezahlen müssen, wieviel bezahlen die ÖBB dafür?"

"Sind Sie bereit, dafür zu sorgen, daß diese Tarife derart modifiziert werden, daß die von Ihnen vorgeschlagenen privaten Betriebsführungen wirtschaftlich überhaupt möglich werden, wenn nein, warum nicht?"

Ein allgemein differentes Infrastrukturbenützungsentgelt für Einzelfahrten sowie für "Großabnehmer" entspricht den allgemeinen wirtschaftlichen Gepflogenheiten des "Mengenbatts" in allen Wirtschaftsbereichen.

Für den Personenverkehr (Eil- und Regionalzüge) auf den betreffenden zur Einstellung dieser Verkehrsart vorgeschlagenen Strecken wird zwischen ÖBB und etwaigen privaten Betreibern kein unterschiedliches variables Benützungsentgelt verlangt, da diese Zugart seit 1995 von der logarithmischen Kostenkomponente befreit ist. Der Fixbetrag (streckenbezogen) und die linearen variablen Kostenkomponenten sind für Großkunden und Kunden einzelner Strecken gleich hoch. Von einer Diskriminierung kann daher keine Rede sein.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die Bereitstellung des Schienenweges Kosten verursacht, die durch das Benützungsentgelt nur teilweise abgedeckt werden.

Wien, am 21. Juli 1995

Der Bundesminister

