



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. 1811/5-4-95

XIX. GP.-NR
 1502 /AB
 1995 -08- 23

ANFRAGEBEANTWORTUNG

~~ZU~~ 1458 /B

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Großruck, Freund und Kollegen vom 23. Juni 1995, Zl. 1458/J-NR/1995

"bevorstehende Fahrplanänderungen im Bereich der ÖBB"

Zu Ihren Fragen

"Sind Sie der Meinung, daß es eine richtige Entscheidung der ÖBB ist, Rationalisierungsmaßnahmen durchzuführen, die zu Lasten der ländlichen Bevölkerung und der ländlichen Regionen gehen?"

Wie weit sind Ihnen die Rationalisierungspläne der Bundesbahnen auf dem Fahrplansektor bekannt, und wie weit sind diese mit Ihnen bzw. Ihren Stellen koordiniert?

Wie schauen diese Fahrplanänderungen für die Strecke Wels-Passau und Wels-Braunau aus?

Ist Ihnen bekannt, daß gerade diese Strecken bereits jetzt schon äußerst benachteiligt sind und daß es für einen Fahrgast nicht mehr möglich ist, ab 22.00 Uhr an einen Ort, der an diesen Strecken liegt, zu gelangen?

Was werden Sie unternehmen, daß es nicht zu den geplanten Einschränkungen und Benachteiligungen der ländlichen Bevölkerung kommt, sondern im Gegenteil zu einem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, das den Umstieg vom Auto auf die Bahn bzw. den Bus erleichtert?

Sind Sie der Meinung, daß auch der ländliche Raum, so wie die Ballungszentren, einen Anspruch auf eine ordnungsgemäße und bürgernahe Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat?"

darf ich - wie bereits in der Beantwortung Ihrer schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1249/J-NR/1995 vom 2. Juni 1995 ausgeführt - neuerlich festhalten, daß die Angebotsplanung des rollenden Betriebes seit dem BBG 1992 ausschließlich Angelegenheit der Organe des Absatzbereiches der ÖBB ist. Ich habe auch die nunmehr vorliegenden Fragen an die

- 2 -

ÖBB weitergeleitet; den Inhalt der Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

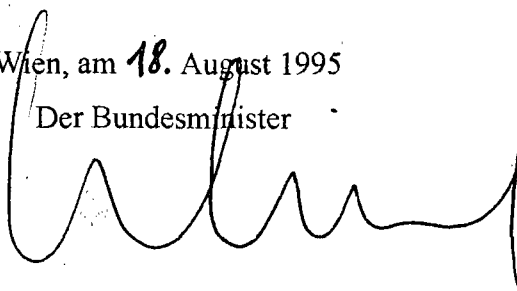
Ich möchte jedoch nochmals hervorheben, daß die ÖBB gemäß § 2 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und zu betreiben sind. Diesem für den Absatzbereich geltende Prinzip immanent ist das Erreichen eines adäquaten Kostendeckungsgrades. Kann somit ein Regional- und Nahverkehr oder einzelne Zugverbindungen mit zu geringer Nachfrage 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, wobei der Bund bereits finanzielle Beiträge zur Infrastruktur, zu bestimmten Tarifiermäßigungen im Personen- und Güterverkehr sowie einen Verlagerungsbonus und Förderungen von Anschlußbahnen leistet (1995 insgesamt 7,8 Mrd S), da sich auch die Fahrplangestaltung der ÖBB an kaufmännischen Grundsätzen zu orientieren hat. Fahrplanänderungen sind daher ebenfalls von wirtschaftlichen Überlegungen geprägt.

Offensichtlich sind die in der ggstl. Anfrage kritisierten Einstellungen von Regionalzugsverbindungen von Wels nach Passau sowie von Wels nach Braunau im mangelnden Deckungsgrad zu sehen. Es wäre daher grundsätzlich das Land Oberösterreich aufgefordert, bei entsprechendem Interesse an der Aufrechterhaltung der vorgenannten Regionalzugsverbindungen die betriebswirtschaftlichen Fehlbeträge abzudecken. Die zusätzlichen Mittel hierfür stehen dem Land Oberösterreich aus der MÖST zur Verfügung.

Beilage

Wien, am 18. August 1995

Der Bundesminister



Stellungnahme der ÖBB zur parl. Anfrage Nr. 1458/J-NR/1995

Zu Punkt 1:

Mit Einführung des "Neuen Austrotaktes-NAT 91" wurde das Fahrplanangebot österreichweit entscheidend verdichtet und um 29 % erhöht. Von dieser Maßnahme konnten insbesondere auch die ländlichen Regionen profitieren. Gleichzeitig stiegen aber die Erlöse nur um 7 %, die Nachfrage nur um 11 % - die Kosten aber um 20 %, so daß verständlicherweise Handlungsbedarf zur Optimierung der Aufwands- und Ertragssituation gegeben ist.

Zu den Punkten 2, 5 und 6:

Gemäß Bundesbahngesetz 1992 sind die ÖBB wie ein privatwirtschaftliches Unternehmen nach streng wirtschaftlichen Kriterien zu führen. Unrentable gemeinwirtschaftliche Leistungen können daher nur dann erbracht werden, wenn sie bestellt und bezahlt werden. Den Ländern wurden zu diesem Zweck zusätzlich Mittel aus der Mineralölsteuer übertragen. Das künftige Angebot im Regionalverkehr ist somit von der Bereitschaft der Länder zur Mitfinanzierung von Verkehrsleistungen abhängig.

Zu Punkt 3:

Die Planungen für den Fahrplan 1996/97 sind derzeit voll im Gang. Konkrete Festlegungen über den künftigen Angebotsumfang auf den Strecken Wels - Passau bzw. Wels - Braunau am Inn können derzeit noch nicht getroffen werden und sind maßgeblich von einer definitiven Bestellung und Bezahlung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung durch das Land Oberösterreich abhängig.

Zu Punkt 4:

Die Führung von Spätverbindungen ist primär von der Finanzierung abhängig, zumal derartige Leistungen nicht die entsprechende Wirtschaftlichkeit aufweisen. Erfah-

- 2 -

rungsgemäß werden Verbindungen in extremer Tagesrandlage nur von sehr wenigen Reisenden in Anspruch genommen, so daß die entstehenden Betriebsführungskosten in keinem Verhältnis zu den erzielbaren Erträgen stehen.