



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. 18.056/3-4-1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage Abg. Rosenstingl,
 Schögggl und Kollegen vom 19. Dezember 1994, Zl. 203/J-NR/1994,
 "geplante Einstellung von Nebenbahnen"

XIX. GP.-NR
 254 /AB
 1995 -02- 17
 zu 203 /J

Grundsätzliches:

Da die Aufrechterhaltung des regionalen Personenverkehrs (gemäß Bundesbahngesetz 1992) primär im lokalen Interesse liegt, übernimmt der Bund - bei Abschluß entsprechender Betriebsführungsverträge mit den Ländern - zwar die Kosten für die Bahn-Infrastruktur, der Finanzierungsbedarf für die Betriebsführung wird jedoch von den Ländern zu übernehmen sein.

Die ÖBB sind bereits vor längerer Zeit an das Land Steiermark bezüglich des Abschlusses entsprechender Betriebsführungsverträge für den Reiseverkehr herangetreten.

Die künftigen Gespräche werden zeigen, inwieweit seitens des Landes Steiermark Interesse am Weiterbestand des Personenverkehrs auf den Strecken Mürzzuschlag - Neuberg Ort und Eisenerz - Hieflau besteht bzw. auch die Bereitschaft gegeben ist, den daraus resultierenden Fehlbetrag den ÖBB zu ersetzen. Sollte dies nicht der Fall sein, müßten die ÖBB die Einstellung des Personenverkehrs vorsehen.

Die ÖBB sind selbstverständlich daran interessiert, ihre Leistungen für den Regionalverkehr auf den genannten Strecken auch weiterhin zu erbringen, die nicht gedeckten Kosten sind

- 2 -

jedoch den ÖBB abzugelten.

Zu den Fragen 1, 3, 4, 5 und 6:

"Ist Ihnen bekannt, daß zahlreiche Zugverbindungen auf den betroffenen Strecken weiterhin von 'Bundesbussen' konkurrenziert werden (im Fall Mürzzuschlag - Neuberg 9 von 28 Zügen)?"

Halten Sie es für im Sinne des Grundsatzes 'von der Straße auf die Schiene' für vertretbar, daß ein Bundesunternehmen das andere bzw. sogar sich selbst auf der Schiene so lange konkurrenziert, bis der Schienenverkehr aus Wirtschaftlichkeitsgründen eingestellt werden muß?

Halten Sie es für sinnvoll, daß so der schienengebundene Regionalverkehr völlig vom billigeren aber weniger komfortablen, sicheren und umweltfreundlichen Bus abgelöst wird?

Welche Maßnahmen haben Sie ergriffen, um diesen Mißstand abzustellen?

Welche Maßnahmen planen Sie, insbesondere auch im Bereich des Kraftfahrlineingesetzes, dessen antiquierte Konzessionsregelungen maßgeblich für das Problem des schienenparallelen Busverkehrs verantwortlich ist, zu setzen?"

Es ist zwar richtig, daß im Bereich der beiden im Bundesland Steiermark zur Einstellung vorgesehenen Strecken auch Kraftfahrlinien verkehren, die teilweise (zumindest in Teilstrecken) parallel zur Schiene geführt werden. Ich möchte jedoch nochmals darauf hinweisen, daß ein aus den geographischen Verhältnissen abgeleiteter scheinbarer Gleichlauf - aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben (Flächenbedienung durch den Bus) - nicht unbedingt eine Konkurrenzierung darstellt.

Auch muß um ein entsprechendes Fahrgastaufkommen zu erreichen, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung grundsätzlich durch jenen Verkehrsträger abgedeckt werden, der entsprechend der gegebenen Rahmenbedingungen (z.B. Siedlungsdichte, Verkehrsbedarf, Sicherheit, Umweltschutz, Umwegrentabilität, Kostendeckung) diesen Anforderungen am besten entspricht.

Dem Kraftwagendienst (KWD) der ÖBB kommt dabei vor allem auch eine Ergänzungs- und Ersatzfunktion gegenüber dem Eisenbahnbetrieb zu. Erst durch den kombinierten Einsatz beider Verkehrsträger wird das Unternehmen in die Lage versetzt, dem Kunden seine

- 3 -

Transportsysteme als ein attraktives Gesamtangebot zu präsentieren.

Durch die Angleichung der Tarife des Schienen- und Busverkehrs im Rahmen der Verkehrsverbünde gewinnt diese Aufgabe immer mehr an Bedeutung.

Die in diesem Zusammenhang ebenfalls notwendige Abstimmung mit dem Postautodienst wird durch das Bahn-Post-Kraftfahrübereinkommen sowie die Zusammenarbeit im Rahmen der Bundesbusgeschäftsstelle gewährleistet.

Auch die Österreichischen Privatbahnen betreiben schienenparallele Kraftfahrlinien, um rasch und ohne Einschränkungen auf geänderte Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung reagieren zu können. Parallelverkehre sind daher weniger als ein logistisches Problem zu betrachten sondern stellen in vielen Bereichen ein marktspezifisches Erfordernis dar.

Zu Frage 2:

"Ist Ihnen bewußt, daß etwa im Fall der Strecke Mürzzuschlag - Neuberg konkrete Pläne und Vorschläge zu einer Verbesserung der Situation durch ein sinnvolles Miteinander der sich derzeit konkurrenzierenden Verkehrsmittel - beispielsweise vom Verein 'Fahrgast' ausgearbeitet wurden?"

Wie mir die ÖBB mitteilen, wird derzeit für das Fahrplanjahr 1996/97 ein neues, optimiertes Fahrplanangebot ausgearbeitet. Um die künftige Verkehrsgestaltung noch mehr an die Bedürfnisse und Struktur der Kunden anzupassen, erfolgt die Planung großteils durch regionale Arbeitsgruppen. Dadurch soll eine insgesamt verbesserte Verkehrsbedienung erreicht werden und gleichzeitig die Betriebsführungskosten deutlich gesenkt werden. Selbstverständlich werden dabei die vom Verein Fahrgast übermittelten Vorschläge von der zuständigen regionalen Arbeitsgruppe berücksichtigt werden.

Zu den Frage 7 und 8:

"Ist Ihnen bekannt, daß Ihr - rechtlich umstrittener - Standpunkt, nach dem neuen ÖBB-Gesetz seien die Länder für die Finanzierung der Nebenbahnen zuständig, in Ermangelung einer generellen und vergleichbaren Regelung für die Busse nahezu zwangsläufig dazu führen muß, daß die Bahnen zugunsten der vom Bund finanzierten Busse eingestellt werden und ist dies das Ziel Ihrer Nahverkehrspolitik?"

- 4 -

Sind Sie bereit, im Interesse einer Aufrechterhaltung des schienengebundenen Regionalverkehrs eine generelle Regelung der Nahverkehrsfinanzierung für alle Verkehrsträger zu schaffen und dafür zu sorgen, daß der Betrieb bis dahin aufrechterhalten wird?"

Zur Finanzierung von Nebenbahnen darf ich grundsätzlich darauf hinweisen, daß durch mein Ressort zusätzlich zum beträchtlichen Erhaltungsaufwand für die bestehenden Schieneninfrastruktur auch für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Regionalverkehr allein im Jahr 1994 rd. 5,1 Mrd. S für die ÖBB und rd. 283 Mio. S für Privatbahnen zur Verfügung gestellt wurden.

Mir ist jedoch nicht bekannt, welche Beiträge seitens der Länder geleistet wurden, obwohl diesen aus der MÖST durchaus beachtliche zusätzliche Finanzmittel für den schienengebundenen Regionalverkehr zur Verfügung stehen müßten. Ich gehe jedenfalls - auch entsprechend den Intentionen der EU - davon aus, daß jener Schienen-Personenverkehr, der im Interesse der Regionen liegt, von den Regionen auch mitfinanziert wird.

Einer generellen Regelung für eine Nahverkehrsfinanzierung stehe ich durchaus positiv gegenüber, entsprechende Grundlagen werden derzeit in meinem Ressort erarbeitet.

Wien, am 10. Februar 1995

Der Bundesminister

