



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Zl. 5901/23-Info-87

II-2188 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

840 /AB
1987 -11- 17
zu 842 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Schmidtmeier und Genossen
vom 30. September 1987, Nr. 842/J-
NR/1987, "Leistungen der öster-
reichischen Bundesbahnen und der
Post- und Telegraphenverwaltung
für den Nahverkehr in Österreich"

Ihre Frage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

1. Schienenverkehr

Wirtschaftliche Situation:

In einer auf der Basis der Gewinn- und Verlustrechnung 1986 durchgeführten Erfolgsrechnung für den Personennahverkehr (Haupt- und Nebenbahnen) werden für 1986 für diese Verkehrssparte Aufwendungen von insgesamt 8,6 Mrd. S, d.s. rund 26 % der Gesamtaufwendungen der Österreichischen Bundesbahnen, ausgewiesen. Demgegenüber stehen Erträge in der Höhe von 6,3 Mrd. S (in diesem Betrag ist eine Abgeltung gemäß § 18 lit. c des Bundesbahngesetzes für die betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigte Weiterführung von Nebenbahnen in der Höhe von 1,2 Mrd. S bereits enthalten). Das bedeutet, daß im Geschäftsjahr 1986 aus dem Personenverkehr ein Reinverlust von 2,3 Mrd. S, das ist rund 41 % des Jahresfehlbetrages des Gesamtunternehmens entstanden ist.

- 2 -

Eine kostendeckende Führung des Nahverkehrs ist derzeit nicht möglich, dies unter anderem auch deshalb, da die Österreichischen Bundesbahnen die Kosten für die Betriebsführung und Erhaltung, aber auch alle anderen Folgekosten der Nahverkehre zur Gänze zu tragen haben. Die Österreichischen Bundesbahnen haben daher aufgrund der 3. Novelle zum Bundesbahngesetz die allgemeinen Leistungen im Bereich des Nahverkehrs sowie die aufgrund von Verträgen mit einzelnen Bundesländern eingerichteten Nahverkehre als gemeinwirtschaftliche Leistung im Sinne des Bundesbahngesetzes angemeldet; daraufhin wurde 1986 durch Verordnung der Bundesregierung ein Leistungsauftrag des Eigentümers erteilt.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind natürlich bemüht, die Kosten-Erlös-Situation von Nahverkehren zu verbessern. Das bedeutet aber auch, daß die Österreichischen Bundesbahnen im Verhandlungsweg mit den betroffenen Bundesländern den Entfall von einzelnen vertraglich vereinbarten, aber in der Praxis mangels entsprechender Auslastung unwirtschaftlichen Zügen mit Vehemenz anstreben müssen, da das Problem über die Erlösseite allein nicht bzw. nur marginal gelöst werden kann.

Es ist auch darauf hinzuweisen, daß aufgrund der durch das 1. Abgabenänderungsgesetz 1987 eingetretenen Erweiterung der Zweckbindung der Mittel zu Gunsten der "Neuen Bahn" künftig nur mehr in beschränktem Ausmaß Mittel für den Ausbau von Nahverkehren herangezogen werden können. Das bedeutet konkret, daß sich bei bereits in Ausführung befindlichen Nahverkehrsausbauten Bauphasenverschiebungen ergeben werden und die Österreichischen Bundesbahnen künftig Nahverkehrsübereinkommen nur mehr nach Maßgabe der in beschränktem Umfang zur Verfügung stehenden Mittel abschließen können.

- 3 -

Durchgeführte bzw. in Bau befindliche Vorhaben:

Entsprechend den Vereinbarungen mit den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich, Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg und Wien, die eine 20 %ige Beteiligung der Länder an den dem Nahverkehr zurechenbaren Investitionen vorsehen, wurden die nachstehenden Nahverkehrsprojekte bereits fertiggestellt bzw. in Angriff genommen:

	Betriebsaufnahme
- bereits in Betrieb	
Innsbruck Hbf - Telfs-Pfaffenhofen	1978
Stockerau - Hollabrunn	1979
Wien Südbahnhof - Neusiedl am See	1979
Wien Südbahnhof - Stadlau - Hirschstetten - Aspern	1980
Meidling - Liesing	1982
Floridsdorf - Leopoldau	1982
Leopoldau - Wolkersdorf - Mistelbach	1983
Linz - Traun	1985
Wien FJB - Tulln Stadt	1985
Bregenz - Feldkirch	1986
Vorortelinie	1987
Telfs-Pfaffenhofen - Ötztal	1987
- in Vorbereitung	
Traun - Nettingsdorf	1988
Umbau Linz Hbf	1989
Feldkirch - Bludenz	1992
- geplant bzw. zur Diskussion stehend	
Ötztal - Landeck	
Salzburg Hbf - Golling-Abtenau	
Liesing - Wr. Neustadt	

Zur Erleichterung des Umsteigens vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr wurde bzw. wird in Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaften die Errichtung von Park-and-Ride-Flächen weiter forciert.

Nachstehende Park-and-Ride-Anlagen wurden seit 1976 unter Verwendung von Nahverkehrsmitteln errichtet bzw. befinden sich in Ausführung:

bereits realisiert	Fertigstellung
Gänserndorf 1	1979
Mistelbach	1983
Wolkersdorf 1	1984
Straßhof	1984
Gänserndorf 2	1986
Tulln Bf	1986
Tulln Haltestelle Stadt	1986
Haselstauden	1986
Hatlerdorf	1986
Wolkersdorf 2	1987

- in Bau

Baden

Mödling

Ennsdorf

Zu den Park-and-Ride-Plätzen in Tullnerbach, Leobendorf, Stockerau und Korneuburg wurden von den Österreichischen Bundesbahnen Beiträge aus Nahverkehrsmitteln an das Land Niederösterreich bzw. an die jeweiligen Gemeinden geleistet.

Die nachfolgende Aufstellung gibt eine Übersicht über die seit 1975 für den Nahverkehr verwendeten Investitionsmittel:

- 5 -

Ausgaben für den Nahverkehr 1975 - 1987

Jahr	Finanzierung aus			Summe	davon verwendet für		
	allgemeine Budgetmittel	Kfz-Steuer	Beiträge der Gebietskörperschaften		bauliche Anlagen	Fahrpark	Summe
- in Mio S -							
1975	500,0	-	-	500,0	304,8	195,2	500,0
1976	525,0	120,0	-	645,0	436,1	208,9	645,0
1977	525,0	729,8	-	1.254,8	848,3	406,5	1.254,8
1978	392,5	755,9	50,1	1.198,5	746,9	451,6	1.198,5
1979	478,8	780,0	293,0	1.551,8	857,1	694,7	1.551,8
1980	498,9	817,9	272,0	1.588,8	1.236,3	352,5	1.588,8
1981	417,4	749,4	686,4	1.853,2	1.217,8	635,4	1.853,2
1982	417,4	892,0	354,2	1.663,6	1.206,8	456,8	1.663,6
1983	417,4	930,0	306,5	1.653,9	1.209,7	444,2	1.653,9
1984	354,2	988,5	133,8	1.476,5	1.061,4	415,1	1.476,5
1985	365,5	947,0	86,8	1.399,3	981,1	418,2	1.399,3
1986	347,2	1.095,6	139,2	1.582,0	1.010,9	571,1	1.582,0
1987	243,0	1.080,0	133,3	1.456,3	684,4	241,9	926,3 1)
	5.482,3	9.886,1	2.455,3	17.823,7	11.801,6	5.492,1	17.293,7

1) außerdem 530 Mio S Rücklage

2. Busverkehr

Beim Kraftwagendienst der österreichischen Bundesbahnen und beim Postautodienst sind weit mehr als 90 % aller Personenverkehrsleistungen dem Nahverkehr zuzuordnen.

- 6 -

Im Jahr 1986 wurden im inländischen Postautolinienverkehr

- vom Postautodienst 117 Mio Personen befördert, wovon rund 72 % auf Zeitkartenfahrer (Schüler, Lehrlinge und Berufstätige) mit einer 50 %-igen Fahrpreisermäßigung entfielen
- vom Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen mehr als 81 Mio Personen befördert, wovon knapp 78 % auf Schüler, Lehrlinge und Berufstätige mit einer 50 %-igen Fahrpreisermäßigung entfielen.

Der Post- und Telegraphenverwaltung sind für diese Sozialleistungen sowie für besondere Fahrpreisermäßigungen (für Senioren, Schwerkriegsbeschädigte, Zivilblinde, Familien, Präsenzdienster) 1986 Einnahmenausfälle in der Höhe von mehr als 320 Mio S entstanden. Auch dem Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen sind im Jahre 1986 aus der Gewährung dieser Sozialtarife Einnahmenausfälle von rund 300 Mio S erwachsen.

Die Abwicklung des Nahverkehrs gestaltet sich sowohl beim Postautodienst als auch beim Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen deshalb sehr kostenaufwendig, da die Nachfrage während des Tages große Schwankungen aufweist; so müssen während der morgendlichen Verkehrsspitze, d.i. innerhalb von 2 bis max. 3 Stunden rund 40 % aller Fahrgäste befördert werden, was die Bereitstellung eines unverhältnismäßig großen Fahrparks bedingt. Darüberhinaus haben sowohl Postautodienst als auch Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen einen beträchtlichen Teil ihrer Verkehrsleistungen im dünnbesiedelten, ländlichen Raum, in dem eine Verkehrs-

- 7 -

gestaltung nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich ist, zu erbringen. Für diese Gebiete wird nämlich - ungeachtet des tatsächlichen Verkehrsaufkommens - ein gewisser Mindestbedierungsstandard gefordert, um die Standortnachteile möglichst zu kompensieren.

Seit dem Jahre 1975 wurden für Omnibusbeschaffungen und bauliche Anlagen folgende Investitionen getätigt:

1. Kraftwagendienst der Österreichischer Bundesbahnen

	Omnibusbeschaffungen		Bauliche Anlagen
	Stück	Mio S	Mio S
1975	85	124,17	29,41
1976	112	125,51	23,90
1977	93	99,32	15,38
1978	96	136,83	18,76
1979	80	115,44	25,70
1980	68	101,76	50,17
1981	73	112,31	52,06
1982	68	112,28	39,86
1983	75	134,40	58,59
1984	69	124,33	40,46
1985	64	124,93	46,76
1986	47	87,49	20,53
1987	48	106,80	64,95

2. Postautodienst

	Omnibusbeschaffungen		Neubauten Mio S
	Stück	Mio S	
1975	146	183,175	13
1976	138	170,044	19
1977	156	195,702	53

- 8 -

1978	143	214,631	1
1979	133	195,175	5
1980	121	180,100	25
1981	128	223,678	8
1982	130	238,288	54
1983	123	234,496	12
1984	126	258,262	61
1985	124	265,345	287
1986	120	264,224	46
1987	124	263,129	57

Von den vorstehenden Investitionen des Kraftwagendienstes der Österreichischen Bundesbahnen und des Postautodienstes können bei den Fahrzeugen rund 90 % bei den baulichen Anlagen rund 75 % dem Nahverkehr zugerechnet werden.

Wien, am 16. November 1987

Der Bundesminister:

