



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/105-4-92

II-8794 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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. Rosenstingl
und Kollegen, Nr. 4030/J-NR-1992 vom 18. Dezember 1992,

"Details bei der Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen
Leistungen der ÖBB"

3973/AB

1993-02-18

zu 4030/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie hoch waren die Kosten für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen in den einzelnen Jahren seit Einführung der Trennungsrechnung insgesamt sowie aufgrund der einzelnen Verordnungen absolut, welche Steigerungsraten ergaben sich dabei jeweils von Jahr zu Jahr, welcher Anteil an der Gesamtsumme entfiel dabei jeweils auf die einzelnen Verordnungen?"

Ich darf auf die folgende Tabelle verweisen. Sie stellt die Entwicklung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen laut Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. Schilling dar:

Gewinn und Verlustrechnung in Mio Schilling:

	1987	1988	1989	1990	1991
Personennahverkehr	2.086,4	2.273,6	2.364,0	2.799,6	3.449,2
Steigerung in %		9,0	4,0	18,4	23,2
Nebenbahnen	2.192,9	2.341,5	1.836,6	1.950,8	2.021,6
Steigerung in %		6,8	-21,6	6,2	3,6
Schienenverkehrsweg	3.834,2	3.971,3	4.387,5	4.559,7	4.734,8
Steigerung in %		3,6	10,5	3,9	3,8
Tarifverordnung	4.695,1	3.798,5	3.926,6	4.614,0	4.961,3
Steigerung in %		-19,1	3,4	17,5	7,5
Summe	12.808,6	12.384,9	12.514,7	13.924,1	15.166,9

- 2 -

Der Anteil der Verordnungen an der Gesamtsumme stellt sich in Prozent ausgedrückt wie folgt dar:

Personennahverkehr	16,3	18,4	18,9	20,1	22,8
Nebenbahnen	17,1	18,9	14,7	14,0	13,3
Schienenverkehrsweg	29,9	32,1	35,0	32,8	31,2
Tarifverordnung	36,7	30,6	31,4	33,1	32,7

Zu Frage 2:

"Wie entwickelten sich im Vergleichszeitraum jeweils die Gesamtausgaben der Bahn, welcher Anteil davon entfiel jeweils auf Investitionen, außerbudgetär finanzierte Investitionen, gemeinwirtschaftliche Leistungen, Personalkosten, Pensionsleistungen und sonstige Aufwendungen; wieviel und welcher Anteil davon war durch Betriebseinnahmen gedeckt, welcher durch Bundeszuschüsse, wieviel durch sonstige Einnahmen und welche waren dies?"

Ich darf auf die folgenden Tabellen verweisen und dazu anmerken, daß sich sämtliche dargestellten Angaben auf **Einnahmen und Ausgabenströme** beziehen.

Hinsichtlich der Zurechenbarkeit der einzelnen Einnahmen zu den Ausgabenarten ist festzustellen, daß aufgrund der geltenden haushaltsrechtlichen Bestimmungen grundsätzlich sämtliche Einnahmen zur Bedeckung aller Ausgaben heranzuziehen sind.

Eine spezielle Zurechnung der einzelnen Einnahmen zu den Ausgabenbereichen wie Aktivitätsaufwand, Pensionsaufwand usw. ist daher nicht möglich. Eine Ausnahme bilden lediglich die zweckgebundenen Einnahmen des Katastrophenfonds für die Behebung entsprechender Schadensfälle sowie die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen, insbesondere für Investitionen.

- 3 -

Gesamtausgaben der ÖBB in den Jahren 1987 bis 1991 in Mrd. Schilling

Budgetausgaben	1987	1988	1989	1990	1991
<i>Aktivitätsaufwand (ohne Gemeinws. Anteil)</i>	10,0	9,9	10,3	11,1	11,8
<i>Pensionsaufwand der ÖBB (ohne Gemeinws. Anteil)</i>	2,2	2,2	2,3	2,5	2,6
<i>Gemeinwirtschaftliche Leistungen (inkl. Personal- und Betriebsausgaben sowie Investitionen)</i>	15,3	15,4	15,0	16,3	16,7
<i>Sonstige Investitionen (ohne Gemeinws. Anteil)</i>	2,2	2,9	2,9	2,9	2,1
<i>Sonstige Aufwendungen (ohne Gemeinws. Anteil)</i>	5,0	5,0	5,3	5,7	6,4
Summe 1 Budgetausgaben	34,7	35,4	35,8	38,5	39,6
<i>Außerbudgetäre Finanzierungen (Eurofima, Asfinag und Ratenkäufe)</i>	0,8	1,0	2,6	5,4	5,6
Gesamtsumme	35,5	36,4	38,4	43,9	45,2

Einnahmenstruktur der ÖBB in den Jahren 1987 bis 1991 (in Mrd S):

	1987	1988	1989	1990	1991
Verkehrseinnahmen					
Personenverkehrseinnahmen	4,8	5,4	5,6	5,9	6,3
Güterverkehrseinnahmen	9,5	10,0	10,2	10,5	10,7
Summe 1	14,3	15,4	15,8	16,4	17,0
Sonstige Einnahmen					
Mittel des Katastrophenfonds	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4
Pensionsbeiträge	1,5	1,5	1,5	1,6	1,7
Übrige Einnahmen (z.B. Einnahmen aus Vermietungen und Verpachtungen, aus Kostenbeiträgen sowie Kraftfahrzeugsteuer)	3,5	3,9	4,0	4,4	4,4
Summe 2	5,2	5,6	5,7	6,2	6,5
"Bundeszuschuß" (ohne Bundesanteil an Pensionen)					
Kassenmäßiger Betriebsabgang *)	9,0	7,2	7,6	9,2	9,3
Abgeltung für Sozial- und Subventionstarife **)	4,9	3,7	3,7	4,6	4,7
Nebenbahnabgeltung **)	1,3	3,5	3,0	2,1	2,1
Summe 3	15,2	14,4	14,3	15,9	16,1
Summe 1 bis 3	34,7	35,4	35,8	38,5	39,6

*) infolge nicht geleisteter Zahlungen für die PersonenNahverkehrsverordnung und die Schienenverkehrswegverordnung (Leistung bestellt und nicht direkt bezahlt sondern im Wege der Betriebsabgangabdeckung).

***) Leistung bestellt und bezahlt

Zu Frage 3:

"Welche Leistungen, also wieviele Transportvorgänge mit jeweils welcher anteiligen Tarifierunterstützung mit jeweils welchen Kosten wurden im einzelnen jeweils in den letzten drei Jahren im Rahmen der Tarifverordnung abgerechnet?"

Die Abgeltung gemäß Tarifverordnung stellt sich in den Jahren 1989 bis 1991 wie folgt dar:

- 5 -

Personenverkehr (in Mio Schilling):

Tarifangebot	1989	1990	1991
Zeitkarten ÖBB-Bereich	825,972	833,089	887,201
Zeitkarten VOR-Bereich	1.338,048	1.433,322	1.593,490
Schülerfreikarten*	-----	174,430	243,742
Jugendgruppenermäßigung	56,250	59,641	65,824
Berechtigungsmarken (Umweltticket für Lehrlinge, Hochschüler, Familien, Senioren, Behinderte, Schwerekriegsbeschädigte und Zivilblinde)	605,655	608,743	646,429
Ermäßigtes Reisegepäck gem. TVO	4,822	1,778	2,599

* Bis 1989 Gesamtbetrag durch FLAF, ab 1990 Teilbetrag durch TVO abgedeckt

Güterverkehr - Konventioneller Verkehr (in Mio Schilling):

	1989	1990	1991
Abgeltung	1.096	1.142	1.166
Tonnage			
Gütergruppen Landwirtschaft, Baustoffe, Brennstoffe, Düngemittel, Holz, Papier	14,51	14,30	14,96

Güterverkehr - Kombiniertes Verkehr

Seit 1990 wurde im Rahmen der Abgeltungsverhandlungen für den KLV die Differenz zwischen dem um eine kommerziell vertretbare Ermäßigung reduzierten Tarif und den Einnahmen sowohl im begleiteten als auch unbegleiteten Verkehr in den Transitkorridoren (Tauern, Schober, Donau und Brenner) beantragt. 1991 belief sich dieser Betrag auf 250 Mio Schilling, 1990 auf 201,9 Mio Schilling.

Zu Frage 4:

"Welcher gemeinwirtschaftliche Nutzen wurde dabei im einzelnen in jeweils welchem Bereich durch diese Tarifsübventionen erzielt?"

Im Personenverkehr:*** Abgeltung für Tarifiermäßigungen für Zeitkartenbenützer (Pendler):**

- Vermeidung einer sozialen Benachteiligung für Bewohner des ländlichen Raumes durch sozial vertretbare Beförderungspreise für Fahrten zum Arbeitsplatz.
- Vermeidung zusätzlicher Umweltbelastungen durch ansonsten erhöhtes Aufkommen im Individualverkehr (eine 100%ige Verlagerung zur Straße würde den Zusammenbruch jeglicher Mobilität bedeuten).
- Vermeidung erhöhter Unfallhäufigkeit durch mehr Straßenverkehr.
- Keine zusätzliche bevölkerungsmäßige **Ausdünnung** schwach besiedelter Regionen und der damit verbundenen nachteiligen regionalpolitischen Effekte.

*** Abgeltungen für Schülerfreifahrten, soweit diese nicht aus dem Familienlastenausgleichsfonds bezahlt werden bzw. Tarifiermäßigungen für Jugendgruppen:**

- Ermöglichung des Schulbesuchs für Schüler außerhalb des Schulortes.
- Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen für Jugendliche ohne PKW-Fahrten verursachen zu müssen bzw. auch für solche Jugendliche, denen kein Transport per PKW offensteht
- Verringerung von Umweltbelastungen durch vermiedene PKW-Fahrten

*** Abgeltung für Halbp reisfahrkarten:**

- Diese weitgespannten Halbp reisermäßigungen stellen Mobilität zu sozial erträglichen Preisen auch einkommensschwächeren Schichten zur Verfügung bzw. im Falle der Senioren ermöglichen sie die Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen auch dann, wenn aus Gründen der verminderten Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit Autofahrten nicht mehr ratsam erscheinen.

Im Güterverkehr*** Abgeltung für den kombinierten Transport im Transitverkehr (vor allem Rollende Landstraße)**

- Verringerung der Schadstoffbelastung entlang der Transitrouten durch Vermeidung der entsprechenden LKW-Fahrten (1991 rund 160.000).
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den betroffenen Transitrouten.

- 7 -

*** Abteilungen für Sondertarife für Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und Lebensmittel**

- *Verhinderung nachteiliger Strukturentwicklungen in der Landwirtschaft durch Ausgleich von Standortnachteilen durch günstiges Transportkostenniveau (z.B. in der Milchwirtschaft Förderung der qualitativ höherwertigen Produktion im alpinen Bereich als Ausgleich für erhöhte Transportkosten in die östlich gelegenen Verbrauchszentren).*
- *Erhaltung der Überlebensfähigkeit der Österreichischen Forstwirtschaft durch konkurrenzfähiges Transportkostenniveau (Standortvorteil für skandinavische Holzprodukte durch billigen Seetransport) - damit auch Sicherung der Schutz- und Umweltfunktion des österreichischen Waldbestandes.*
- *Verringerung von Umweltschäden durch Vermeidung von LKW-Transporten. Land- und forstwirtschaftliche Produkte stellen in der Regel Massengüter dar, für deren durchgehenden Straßentransport in der Bevölkerung kein Verständnis mehr bestünde.*

*** Abgeltung für Industrieprodukte**

- *Vermeidung von nachteiligen volkswirtschaftlichen Entwicklungen durch Ausgleich von Standortnachteilen im Sinne einer ausgewogenen Regional- und Raumplanungspolitik. Dies gilt besonders für die Baustoff-, Düngemittel- und Papierindustrie, die im Gegensatz zu Deutschland, Benelux und Frankreich sich nicht auf ein leistungsfähiges Binnenwasserstraßennetz zur Abwicklung der von ihr benötigten bzw. produzierten Massengüter stützen kann.*

Die den genannten Branchen zuordenbaren Transporte umfassen rund 6,1 Mio Tonnen, ihre Verlagerung auf die Straße würde zu beträchtlichen Zuwächsen des LKW-Verkehrs führen, für die keine Akzeptanz mehr in der Bevölkerung - insbesondere im Hinblick auf die dadurch verursachten Beeinträchtigungen der Lebensqualität - gesehen wird.

Zu den Fragen 5 und 7:

"Welche Leistungen auf welchen Strecken in welcher Höhe wurden im einzelnen in den letzten drei Jahren aufgrund der Nahverkehrsverordnung abgerechnet, welchen Anteil an den Gesamtkosten der jeweiligen Nahverkehrsleistung stellte dies dar, wie wurden die übrigen Kosten abgedeckt?"

- 8 -

"Welche Leistungen, auf welchen Strecken im einzelnen wurden in jeweils welcher Höhe aufgrund der Schienenverkehrswegverordnung in den letzten drei Jahren aus dem Bundesbudget bezahlt?"

Die Nahverkehrsverordnung ist grundsätzlich nicht streckenbezogen, denn als gemeinwirtschaftliche Nahverkehrsleistung gemäß §2 Abs. 1 gilt die Beförderung von Personen in Regional- und Eilzügen bis zu 70 km Entfernung. Ebenso ist die Schienenverkehrswegverordnung nicht streckenbezogen. Den gemäß Verordnungen in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten "Erträgen" stehen nur indirekte Zahlungsströme im Wege der Betriebsabgangabdeckung gegenüber.

Zu Frage 6:

"Welcher gemeinwirtschaftliche Nutzen wurde dabei im einzelnen in jeweils welchem Bereich erzielt?"

Eine Bestimmung des gemeinwirtschaftlichen Nutzens des Nahverkehrs ist dadurch am besten möglich, daß die Nahverkehrsleistungen der ÖBB anhand der Grundsätze und Ziele des Kapitels Verkehr des von der Bundesregierung im November 1991 beschlossenen "Österreichischen Raumordnungskonzeptes 1991" betrachtet werden. Dieses Zuverfügungstellen eines Nahverkehrsangebotes auf rund 3.800 km Strecken im Ausmaß von rund 49 Mio Regional- und Eilzugkilometern (jeweils ohne gemeinwirtschaftliche Nebenbahnen) entspricht folgenden Grundsätzen des "ÖRK 91":

- * Die Vermeidung einer einseitigen Abhängigkeit vom (motorisierten) Individualverkehr*
- * Zur Verfügungstellung einer Alternative dort, wo der freien Verkehrsmittelwahl wegen nicht mehr akzeptabler Belastung von Mensch und Umwelt Grenzen gesetzt werden müssen.*
- * Die Erfüllung der Versorgungsfunktion zentraler Orte in bezug auf Arbeitsplätze, Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen sicherstellen.*
- * Sicherung einer Mindestversorgung im Sinne, daß der öffentliche Verkehr auch im ländlichen Raum eine akzeptable Alternative bleibt (die Hauptstrecken durchqueren ja in weiten Bereichen ebenfalls den ländlichen Raum)*
- * Die Forcierung flächen- und energiesparender Verkehrsarten*
- * Bereitstellung eines attraktiven Verkehrsangebotes insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr*

- 9 -

Die oben angeführten Grundsätze des ÖRK 91 wären ohne dem Nahverkehrsangebot der ÖBB nicht erfüllt.

Zu Frage 8:

"Welcher gemeinwirtschaftliche Nutzen wurde dabei im einzelnen in jeweils welchem Bereich erzielt?"

Im § 2 Bundesbahngesetz 1969 wird die Erhaltung des Schienenverkehrsweges ausdrücklich als Aufgabe im gemeinwirtschaftlichen Interesse erklärt. Die technische Eigenart schienengebundener Verkehrssysteme erfordert einen eigenen, dieser Verkehrstechnik ausschließlich gewidmeten Verkehrsweg, um die jeweiligen Verkehrsleistungen - und damit auch den jeweiligen gemeinwirtschaftlichen Nutzen - zu produzieren, und ist daher im Grunde mit den vorangegangenen Nutzensbeschreibungen ident. Seine in der Trennungsrechnung gesonderte Betrachtung im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen soll insbesondere der Tatsache Rechnung tragen, daß die Bahn die volle Fixkostenbelastung und das volle Auslastungsrisiko selbst tragen muß, während im Straßenverkehr der Verkehrsweg als staatliche Aufgabe dem Benutzer (und Unternehmer) zur Verfügung gestellt wird, und in der Regel nur die Fahrzeugkosten und ein kleiner Teil variabler Wegebenutzungsgebühren anfallen.

Im Sinne der neuen Richtlinien für eine Eisenbahnpolitik der EG betrachtet daher das neue Bundesbahngesetz die Kosten der Bereitstellung der Infrastruktur als Aufgabe des Bundes (soweit die Kosten nicht durch Dritte, z.B. Benutzungsentgelte des kaufmännischen Bereiches, aufgebracht werden) und reserviert den Begriff gemeinwirtschaftliche Leistungen für die anderen angeführten Abgeltungstatbestände (im EG-Sprachgebrauch als Leistungen des "öffentlichen Dienstes" bzw. "Beihilfen" bezeichnet).

Zu Frage 9:

"Welche Leistungen wurden in den letzten drei Jahren aufgrund der Nebenbahnverordnung auf jeweils welchen Strecken im einzelnen in welcher Höhe bezahlt, welcher Anteil davon entfiel auf Personal, Fahrbetriebsmittel, etc?"

Entwicklung der Abgeltungszahlungen je Nebenbahnstrecke:

- 10 -

Nr.	Strecke	1989	1990	1991
1511	Markt St. Ägyd a.N. - Traisen	37.789.848,26	33.133.411,15	34.311.130,00
1521	Türnitz - Freiland	16.849.055,39	9.047.395,29	8.654.774,18
1531	St. Pölten - Mariazell	118.309.087,38	117.988.274,65	130.502.310,94
1541	Ober Grafendorf - Gresten	57.904.944,83	53.674.640,83	56.534.849,10
1551	Pöchlarn - Kienberg-Gaming	37.992.450,89	38.387.727,35	46.320.854,24
1561	Lunz am See - Waidhofen a.d. Ybbs	59.668.549,15	65.299.631,93	65.025.337,64
1571	Ybbsitz - Gstadt	11.078.107,74	11.413.824,31	13.967.914,94
1591	Mürzzuschlag - Neuberg Ort	18.727.467,34	9.245.875,10	10.845.626,58
1611	Wien ZVbf Ausfahrgr. - Felixdorf	29.859.917,56	28.843.752,57	34.182.638,21
1621	Wittmannsdorf - Gutenstein	33.176.197,54	53.794.941,61	42.339.848,34
1631	Wr. Neustadt - Puchberg/Schneeberg	61.589.822,08	56.517.466,52	36.971.370,52
1651	Felixdorf - Blumau-Neurißhof	8.459.967,67	5.218.295,48	3.125.486,39
1661	Wöllersdorf - Bad Fischau-Brunn	5.133.573,12	5.694.635,18	7.882.579,12
1671	Wiener Neustadt - Friedberg	85.883.645,68	82.213.400,41	83.046.606,42
1681-1	Friedberg - Oberwart	27.619.147,07	30.327.290,30	27.240.992,85
1681-2	Oberwart - Unterwart (km 39,453)	1.494.220,71	1.630.558,73	2.112.740,70
1701	Stgr. n. Deutschkreutz - Oberloisdorf	21.220.018,56	23.402.367,81	22.469.777,77
1721	Krems a.d. Donau - Mauthausen	102.610.250,11	106.254.119,62	108.731.716,70
1731	Krems a.d. Donau - Herzogenburg	48.262.168,10	46.427.469,69	77.204.170,18
1741	Sigmundsherberg - Hadersdorf/Kamp	40.802.962,56	42.875.955,72	45.266.292,31
1751	Göpfritz - Raabs	5.852.330,88	6.324.980,04	6.246.038,40
1761	Waldkirchen a.d. Thaya - Schwarzenau	17.224.912,05	18.124.910,87	19.922.554,04
1762	Schwarzenau - Martinsberg-Gutenbrunn	30.425.715,26	31.178.331,88	34.899.640,69
1771	Gmünd NÖ - Litschau	8.818.414,25	6.634.184,17	7.357.583,47
1781	Alt Nagelberg - Heidenreichstein	3.410.898,63	2.345.391,26	2.592.215,66
1791	Gmünd NÖ - Groß Gerungs	36.691.821,25	30.077.141,33	29.958.632,44
1801	Retz - Drosendorf	34.842.222,99	35.929.390,48	32.657.746,19
1811-1	Korneuburg - Mistelbach LB	12.570.223,30	13.289.854,50	11.985.219,17
1811-2	Mistelbach LB - Hohenau	11.583.962,33	14.605.373,54	10.676.794,56
1821	Obersdorf - Groß Schweinbarth	22.506.961,80	38.384.149,81	17.947.038,80
1823	Pirawarth - Sulx-Nexing	1.646.109,65	7.806.586,99	2.172.564,03
1831	Gänserndorf - Gaweinstal/Bünnerstraße	29.340.550,56	23.135.201,41	19.760.672,36
1832-2	Paasdorf LB - Mistelbach LB	545.176,69	370.814,68	738.221,64
1851	Poysdorf - Dobermannsdorf	5.250.977,97	4.345.146,84	4.752.584,69

- 11 -

1861	Drösing - Zistersdorf Stadt	9,765.093,50	14,070.498,66	10,640.789,56
1872	Laa a.d. Thaya - Zellerndorf	11,729.530,63	10,655.801,40	6,898.840,19
1873	Zellerndorf - Sigmundsherberg	4,681.972,06	2,217.367,14	3,452.452,50
1881	Siebenbrunn-Leopodsdf - Engelhartst.	13,373.794,20	11,606.711,76	9,996.278,82
1891	Breitstetten - Orth an der Donau	1,598.878,52	1,490.841,24	1,549.363,05
1912	Abzw. Wien Aspangbf. - Wolfsthal	104,429.325,36	108,138.736,02	104,906.822,72
1921	Abzw. Fischamend - Mannersdorf	12,685.181,36	11,061.195,58	11,283.707,43
1931	Bruck/Leitha - Petronell-Carnuntum	3,732.275,91	6,480.688,20	4,843.701,16
1941	Parndorf - Kittsee	5,265.755,05	3,820.091,75	3,894.458,69
1951-2	Neusiedl/See - Wulkaprodersdorf	31,658.392,65	26,295.734,27	28,079.229,55
3511	Rohr - Bad Hall	3,912.810,54	4,294.769,35	4,455.029,17
3521	Wels - Grünau im Almtal	48,900.490,35	66,497.898,45	41,456.509,81
3561	Haiding - Aschach an der Donau	17,282.144,75	23,019.710,06	25,619.191,52
3581	Linz Urfahr - Aigen-Schlägl	58,620.944,24	66,061.375,11	63,423.489,11
3591	Lambach - Gmunden Seebf.	36,795.715,42	45,513.297,25	24,617.838,97
3611	Steindorf b. Straßwalchen - Braunau/Inn	15,845.674,29	24,628.969,14	28,183.124,55
3621	Friedburg-Lengau - Schneegattern	648.944,87	560.906,30	531.961,92
3671	Zell am See - Krimml	61,778.032,71	77,488.652,45	53,096.804,52
5511	Innsbruck West - Staatsgr. n. Scharnitz	55,396.762,80	52,709.517,28	58,920.218,65
5521	Staatsgr.Ehrwald Zugspitzb. - Schönbichl	46,206.536,02	45,518.374,68	54,939.282,38
7511	Arnoldstein - Kötschach-Mauthen	45,085.342,91	52,879.623,60	59,719.977,06
7521	Weizelsdorf - Ferlach	2,521.618,14	2,029.718,34	2,479.822,00
7541	Hüttenberg - Launsdorf-Hochosterwitz	20,681.154,34	22,294.398,56	22,334.264,35
7561	Zeitweg - Fohnsdorf	8,074.586,49	6,324.407,16	6,493.872,05
7573	St. Paul - Lavamünd	9,127.332,22	8,282.591,88	9,887.480,48
7611	Vordernberg - Eisenerz	5,279.365,80	5,134.381,40	5,793.312,45
7621	Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg	25,134.862,48	25,489.102,42	25,792.718,98
7671	Friedberg - Fehring	78,508.496,46	83,964.654,69	80,459.594,29
	Summe Nebenbahnen	1.783.862.693,42	1.862.472.508,19	1.812.154.659,20
	Bergbahnen			
1981	Puchberg/Schneeberg - Hochschneeberg	19,812.038,63	18,848.808,09	22,130.006,71
3731	St. Wolfgang Schafbergbf. - Schafbergsp.	9,521.326,64	10,078.293,93	8,856.714,55
	Summe Bergbahnen	29,333.365,27	28,927.102,02	30,986.721,26
	Gesamtsumme	1.813,196.058,69	1.891,399.608,21	1.843,141.380,46

- 12 -

Entwicklung der Personalkostenanteile der Fahrbetriebsmittel je Nebenbahnstrecke

Nr.	Strecke	1989	1990	1991
1511	Markt St. Aegydt am Neuwalde - Traisen	53,7	57,8	57,8
1521	Türnitz - Freiland	49,6	53,6	51,1
1531	St. Pölten Hbf - Mariazell	45,4	49,9	50,7
1541	Ober Grafendorf - Gresten	49,3	52,2	53,3
1551	Pöchlarn-Kienberg - Gaming	56,0	58,6	60,5
1561	Lunz am See - Waidhofen an der Ybbs	49,3	56,2	57,4
1571	Ybbsitz - Gstadt	63,8	65,7	67,2
1591	Mürzzuschlag - Neuberg Ort	48,6	54,6	52,8
1611	Wien ZVBf Ausfahrgruppe - Felixdorf	56,8	60,2	62,5
1621	Wittmannsdorf - Gutenstein	55,6	57,1	60,1
1631	Wr. Neustadt - Puchberg/Schneeberg	56,7	57,4	58,7
1651	Felixdorf - Blumau - Neurißhof	70,9	67,7	57,7
1661	Wöllersdorf - Bad Fischau - Brunn	52,5	54,9	63,9
1671	Wr. Neustadt - Friedberg	47,6	51,3	53,3
1681-1	Friedberg - Oberwart	52,3	53,7	53,8
1681-2	Oberwart - Unterwart (km 39,543)	58,0	66,8	70,0
1701	Staatsgr. n. Deutschkreuz - Oberloisdorf	50,8	55,2	53,8
1721	Krems/Donau - Mauthausen	47,2	50,9	51,5
1731	Krems/Donau - Herzogenburg	52,5	54,8	54,8
1741	Sigmundsherberg - Hadersdorf/Kamp	48,1	54,7	53,4
1751	Göpfritz - Raabs	39,2	48,0	45,5
1761	Waldkirchen/Thaya - Schwarzenau	53,4	57,3	56,1
1762	Schwarzenau - Martinsberg - Gutenbrunn	48,8	52,9	52,4
1771	Gmünd NÖ - Litschau	45,6	46,1	46,1
1781	Alt Nagelberg - Heidenreichstein	49,9	47,5	49,0
1791	Gmünd NÖ - Groß Gerungs	53,2	56,5	55,0
1801	Retz - Drosendorf	51,8	56,7	55,1
1811-1	Korneuburg - Mistelbach LB	37,0	44,5	41,0
1811-2	Mistelbach LB - Hohenau	43,5	45,9	44,4
1821	Obersdorf - Groß Schweinbarth	49,2	53,8	54,6
1823	Pirawarth - Sulz - Nexing	28,6	37,1	44,4
1831	Gänserndorf - Gaweinstal - Brünnerstr.	53,1	57,2	57,0
1832-2	Paasdorf LB - Mistelbach LB	26,5	42,9	61,8

- 13 -

1851	Poysdorf - Dobermannsdorf	34,5	39,1	40,2
1861	Drösing - Zistersdorf Stadt	53,3	60,2	53,5
1872	Laa/Thaya - Zellerndorf	46,7	53,7	51,3
1873	Zellerndorf - Sigmundsherberg	40,2	40,5	37,5
1881	Siebenbrunn-Leopoldsdorf-Engelhartstetten	52,9	56,9	55,1
1891	Breitstetten - Orth/Donau	41,3	53,4	53,6
1912	Abzw. Wien Aspangbf - Wolfsthal	54,3	56,6	57,2
1921	Abzw. Fischamend - Mannersdorf	64,2	62,8	62,7
1931	Bruck/Leitha - Petronell - Carnuntum	40,6	53,4	49,8
1941	Parndorf - Kittsee	46,9	47,8	45,4
1951-2	Neusiedl/See - Wulkaprodersdorf	54,6	55,0	55,5
3511	Rohr - Bad Hall	53,5	55,0	53,7
3521	Wels Hbf - Grünau im Almtal	50,7	54,8	54,9
3561	Haiding - Aschach/Donau	55,0	58,0	60,8
3581	Linz Urfahr - Aigen - Schlägl	53,5	56,0	58,2
3591	Lambach - Gmunden Seebhf	58,8	60,7	60,7
3611	Steindorf/Straßwalchen - Braunau/Inn	52,6	55,3	59,2
3621	Friedburg - Lengau - Schneegattern	18,5	25,3	22,8
3671	Zell/See - Krimml	46,2	53,1	55,5
5511	Innsbruck/Westbhf - Stgr n. Scharnitz	41,1	43,9	47,7
5521	Stgr. n. Ehrwald Zugspitzbahn - Stgr. n. Schönbichl	45,8	48,7	50,8
7511	Arnoldstein - Kötschach-Mauthen	50,8	54,2	53,1
7521	Weizelsdorf - Ferlach	49,2	50,4	51,8
7541	Hüttenberg - Launsdorf - Hochosterwitz	51,7	55,6	55,3
7561	Zeltweg - Fohnsdorf	56,0	57,0	55,7
7573	St. Paul - Lavamünd	48,7	50,0	51,9
7611	Vordernberg - Vordernberg Markt	54,8	56,5	57,2
7621	Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg	54,0	57,4	58,6
7671	Friedberg - Fehring	49,8	52,3	52,1
	Bergbahnen			
1981	Puchberg/Schneeberg - Berghaus Hochschneeberg	60,1	61,7	64,2
3731	St. Wolfgang Schafbergbf. - Schafbergspitze	59,3	64,1	62,6

- 14 -

Entwicklung der Sachkostenanteile der Fahrbetriebsmittel je Nebenbahnstrecke

Nr.	Strecke	1989	1990	1991
1511	Markt St. Aegydt am Neuwalde - Traisen	9,0	9,9	9,3
1521	Türnitz - Freiland	6,7	8,6	9,2
1531	St. Pölten Hbf - Mariazell	13,8	12,3	12,1
1541	Ober Grafendorf - Gresten	22,7	19,8	18,4
1551	Pöchlarn-Kienberg - Gaming	8,8	9,5	9,3
1561	Lunz am See - Waidhofen an der Ybbs	22,1	18,8	16,9
1571	Ybbsitz - Gstadt	12,2	12,6	12,3
1591	Mürzzuschlag - Neuberg Ort	9,1	10,2	11,6
1611	Wien ZVBf Ausfahrgruppe - Felixdorf	6,0	6,2	5,8
1621	Wittmannsdorf - Gutenstein	10,4	11,8	8,1
1631	Wr. Neustadt - Puchberg/Schneeberg	11,6	13,1	9,2
1651	Felixdorf - Blumau - Neurißhof	1,6	1,1	1,5
1661	Wöllersdorf - Bad Fischau - Brunn	11,1	12,5	6,9
1671	Wr. Neustadt - Friedberg	11,1	11,4	11,9
1681-1	Friedberg - Oberwart	8,5	8,9	8,4
1681-2	Oberwart - Unterwart (km 39,543)	1,1	0,6	1,3
1701	Staatsgr. n. Deutschkreuz - Oberloisdorf	6,9	7,9	10,5
1721	Krems/Donau - Mauthausen	9,1	10,1	10,5
1731	Krems/Donau - Herzogenburg	8,5	11,2	10,9
1741	Sigmundsherberg - Hadersdorf/Kamp	8,5	11,1	8,8
1751	Göpfritz - Raabs	4,9	5,1	6,0
1761	Waldkirchen/Thaya - Schwarzenau	5,5	6,3	6,7
1762	Schwarzenau - Martinsberg - Gutenbrunn	10,0	9,9	10,7
1771	Gmünd NÖ - Litschau	13,0	9,2	11,0
1781	Alt Nagelberg - Heidenreichstein	6,3	6,4	8,7
1791	Gmünd NÖ - Groß Gerungs	16,9	13,7	14,4
1801	Retz - Drosendorf	11,9	11,0	11,6
1811-1	Korneuburg - Mistelbach LB	3,0	2,5	2,1
1811-2	Mistelbach LB - Hohenau	4,6	4,5	4,8
1821	Obersdorf - Groß Schweinbarth	16,3	17,1	16,0
1823	Pirawarth - Sulz - Nexing	1,5	2,3	1,3
1831	Gänserndorf - Gaweinstal - Brünnerstr.	13,1	14,5	14,0
1832-2	Paasdorf LB - Mistelbach LB	0,6	1,8	0,9

- 15 -

1851	Poysdorf - Dobermannsdorf	2,2	2,7	1,8
1861	Drösing - Zistersdorf Stadt	12,1	10,7	12,8
1872	Laa/Thaya - Zellerndorf	6,3	4,8	4,0
1873	Zellerndorf - Sigmundsherberg	6,9	4,1	1,9
1881	Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten	10,1	10,5	6,7
1891	Breitstetten - Orth/Donau	1,0	1,0	0,2
1912	Abzw. Wien Aspangbf - Wolfsthal	10,3	9,8	9,3
1921	Abzw. Fischamend - Mannersdorf	4,4	4,5	4,2
1931	Bruck/Leitha - Petronell - Carnuntum	5,7	5,3	4,6
1941	Parndorf - Kittsee	2,6	3,5	3,3
1951-2	Neusiedl/See - Wulkaprodersdorf	13,0	15,8	15,5
3511	Rohr - Bad Hall	1,4	0,5	0,3
3521	Wels HBf - Grünau im Almtal	6,8	12,2	8,8
3561	Haiding - Aschach/Donau	6,2	7,8	7,6
3581	Linz Urfahr - Aigen - Schlägl	9,0	9,5	9,3
3591	Lambach - Gmunden Seebhf	7,7	7,4	7,0
3611	Steindorf/Straßwalchen - Braunau/Inn	16,1	15,5	14,4
3621	Friedburg - Lengau - Schneegattern	0,9	3,5	2,0
3671	Zell/See - Krimml	13,8	12,0	10,5
5511	Innsbruck/Westbhf - Stgr n. Scharnitz	9,8	9,9	10,3
5521	Stgr. n. Ehrwald Zugspitzbahn - Stgr. n. Schönbichl	10,0	10,3	9,9
7511	Arnoldstein - Kötschach-Mauthen	13,8	14,4	16,1
7521	Weizelsdorf - Ferlach	1,5	0,7	1,7
7541	Hüttenberg - Launsdorf - Hochosterwitz	6,2	6,0	6,4
7561	Zeltweg - Fohnsdorf	12,0	10,4	9,6
7573	St. Paul - Lavamünd	9,9	9,9	11,4
7611	Vordernberg - Vordernberg Markt	4,9	4,7	4,3
7621	Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg	8,6	9,7	7,8
7671	Friedberg - Fehring	9,9	10,3	10,4
	Bergbahnen			
1981	Puchberg/Schneeberg - Berghaus Hochschneeberg	5,5	6,4	6,3
3731	St. Wolfgang Schafbergbf. - Schafbergspitze	5,3	4,0	4,9

- 16 -

Zu Frage 10:

"Welcher gemeinwirtschaftliche Nutzen wurde dabei im einzelnen in jeweils welchem Bereich erzielt?"

Neben den - monetär sicher nur schwer quantifizierbaren - Sicherheits- und Umweltvorteilen durch den Verkehrsträger Schiene wird der Nutzen der gemeinwirtschaftlichen Regionalbahnen insbesondere durch die Inanspruchnahme dokumentiert.

Wurden diese Strecken 1987 von 12,2 Mio Reisenden frequentiert, so stieg die Inanspruchnahme im Jahr 1991 auf nicht weniger als 15,9 Mio Reisende.

Im Güterverkehr erhöhte sich die Tonnage von 6,8 Mio Tonnen (1987) auf 7,1 Mio Tonnen (1991).

Grundsätzlich darf ich jedoch anmerken, daß der Nutzen gemeinwirtschaftlicher Leistungen zumindest ebenso groß ist wie die Kosten, da sich im volkswirtschaftlichen Kreislauf die Konsumenten der ÖBB-Leistungen (z.B. Pendler, sonstige ÖBB-Kunden aus Wirtschaft und Bevölkerung) diese Kosten ersparen.

Die Sicherheits- und Umweltvorteile des Verkehrsträgers Schiene führen darüber hinaus zu weiteren Nutzeffekten, wie eingesparte Unfallkosten, Umweltfolgekosten usw. Diesbezüglich wird auf entsprechende Untersuchungen anerkannter Institute und Wissenschaftler verwiesen.

Zu Frage 11:

"Aufgrund welcher Unterscheidungsmerkmale wurden die einzelnen Bahnlagen per Verordnung zu Nebenbahnen definiert, zumal sich darunter Strecken wie die Flughafenschnellbahn und die Touristenbergbahnen auf den Schaf- und Schneeberg befinden?"

Die Einteilung in Haupt- und Nebenbahnen ergibt sich grundsätzlich aus der in der jeweiligen Konzessionsurkunde vorgenommenen Klassifizierung, die den Begriff Nebenbahn (geringere Geschwindigkeiten, vereinfachte Sicherungsanlagen, vereinfachte Betriebsvorschriften) kennt.

- 17 -

Diese Klassifizierung in Haupt- und Nebenbahnen wurde anlässlich der Einführung der Trennungsrechnung 1985 insofern modifiziert, indem die ÖBB einzelne Nebenbahnen aus eigenem dem kaufmännisch zu führenden Bereich der ÖBB zurechnen (z.B. Vorhandensein von Anschlußbahnen mit bedeutendem Aufkommen) und daher keine Abgeltung dafür erhalten.

Zu Frage 12:

"Wie erfolgt generell in der Praxis die Abgrenzung der Kosten zwischen dem gemeinwirtschaftlichen und dem kaufmännischen Bereich, zumal die meisten Kostenfaktoren wie Personal, Fahrbetriebsmittel Anlagen zur Fahrzeugerhaltung, etc. freizügig einsetzbar sind und natürlich auch - sinnvollerweise - eingesetzt werden?"

Wie in allen Kosten- und Leistungsabrechnungen in Betrieben mit Verbundproduktion üblich, erfolgt die Abgrenzung der Kosten zwischen einzelnen Bereichen in Form von Leistungsverrechnungen und Leistungsverteilungen. Basis dafür bilden Aufschreibungen über die Inanspruchnahme gemeinsam genutzter Produktionsfaktoren durch die verschiedenen Bereiche.

Zu Frage 13:

"Können Sie ausschließen, daß es infolge unzureichend klarer Abgrenzungen zwischen dem gemeinwirtschaftlichen und dem kaufmännischen Bereich der ÖBB zu Quersubventionierungen gekommen ist, um auf diesem Weg einen rechnerischen Gewinn zu erzielen, wenn ja, wie?"

Die Abgrenzungen zwischen dem gemeinwirtschaftlichen und dem kaufmännischen Bereich sind, den jeweiligen Verordnungen entsprechend, festgelegt.

Das diesbezügliche Rechnungswesen der ÖBB wurde nach einem von anerkannten Professoren der Universität Wien erstellten Gutachten ausgeführt und wird durch externe Prüfer testiert.

Zu Frage 14:

"Wie wird diese Abgrenzung in Zukunft erfolgen, zumal für die jeweiligen Leistungen laut ÖBB-Gesetz Kostenbeteiligungen der Ressorts und der Gebietskörperschaften vorgesehen sind?"

- 18 -

Die rechtlich selbständige Gesellschaft ÖBB wird künftig gemeinwirtschaftliche Leistungen nur nach erfolgtem Bestellvertrag erbringen. In diesen Verträgen muß auch die Bezahlung der bestellten Leistungen geregelt sein, wie es allgemein im Geschäftsleben üblich ist. Bezüglich ihres Jahresabschlusses und Geschäftsberichtes werden die ÖBB weiterhin der gesetzlichen Abschlußprüfung durch einen Wirtschaftsprüfer unterliegen.

Zu Frage 15:

"Wurden bereits - im Hinblick auf die neue Form der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen - entsprechende Bestellungen durch die einzelnen Ressorts oder Gebietskörperschaften getätigt oder angekündigt, wenn ja, welche?"

Es sind Vorbereitungen im Gange, um - beginnend mit 1994 - derartige Bestellungen zu tätigen.

Zu Frage 16:

"Bestehen bereits konkrete, über die sehr allgemein gehaltenen Bestimmungen des Gesetzestextes hinaus, Richtlinien für diese künftige Form der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und wie soll dies in Hinkunft Ihrer Vorstellung nach im Detail erfolgen?"

Konkrete Richtlinien für die künftige Bestellform der gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf Basis der EG-Verordnung sind derzeit in Ausarbeitung.

Wien am 17. Februar 1993

Der Bundesminister

