



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

II-13154 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

Pr.ZI. 18009/5-4-1994

5993/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1994 -04- 06

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

zu 607213

Kukacka und Kollegen vom 4.2.1994, ZI. 6072/J-NR/1994,

"überhöhte Kapazitäten bei den ÖBB"

Zum Motiventeil:

Entsprechend dem Ergebnis des von den ÖBB und meinem Ressort in Auftrag gegebenen ADL-Gutachtens war eine Angebotsausweitung (österreichweiter Takt, Vernetzung, Bedienungshäufigkeit) Voraussetzung für die stärkere Inanspruchnahme der Bahn und damit für eine Einnahmensteigerung. Als notwendig für Einnahmensteigerung durch Attraktivierung der Bahn wurde auch im ÖVP-Konzept "Aktion 2000" (Juni 1989) die Realisierung des Integrierten Taktfahrplanes erkannt. Eine Attraktivierung der Bahn ohne Angebotsausweitung (höhere Bedienungshäufigkeit) und Schaffung von Taktverkehren war gemäß ADL-Gutachten nicht möglich.

Die Vorschläge des ADL-Gutachtens wurden unter Berücksichtigung eines marktgerechten Angebotes nur in deutlich reduzierter Form umgesetzt. Bei der Überarbeitung der ADL-Vorschläge waren aus diesem Grund auch ÖIR und ÖROK ständig eingebunden.

Im Wege der ÖROK waren somit auch das Bundeskanzleramt und alle Bundesländer laufend über die aktuellen Planungen bezüglich des NAT 91 informiert. Von der ÖROK wurden auch wiederholt zusätzliche Forderungen zur Ausweitung des Angebotes geäußert.

- 2 -

Zu den Fragen 1 und 2:

"Wie beurteilen Sie die Einführung des NAT unter dem Blickwinkel oben zitierter Arbeitsübereinkommen zur Bildung der Koalitionsregierungen seit 1987?"

Warum wurde gegen den expliziten Willen der Eigentümervereiner der Österreichischen Bundesbahnen ein nicht an der Nachfrage orientierter neuer Austrotakt geschaffen?"

Entgegen der im Motiventeil vorgenommenen Interpretation des XVIII. Arbeitsübereinkommens steht dort wörtlich: "Die Bahninvestitionen sind so durchzuführen, daß die ÖBB nicht erst auf eine steigende Nachfrage reagieren, sondern aktiv ein marktgerechtes Angebot erstellen können."

Das neue Angebot für den NAT 91 wurde im Hinblick auf die verkehrspolitische Zielsetzung einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs erstellt. Durch die Liberalisierung der politischen Verhältnisse in Osteuropa (Ostöffnung) im Jahr 1989 war auch die Einrichtung neuer Verkehre in die Nachbarländer erforderlich.

Es wurde jedoch festgelegt, daß nach einem Einlaufzeitraum von längstens 2 Jahren eine Anpassung des Angebotes an die tatsächliche Nachfrage erfolgen müsse. Bereits im Herbst 1992 wurde eine Sonderkommission in diesem Sinne tätig.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Was werden Sie unternehmen, um oben zitiertem Auftrag nachzukommen?"

In welchem Verhältnis sehen Sie Ihre verkehrspolitische Weisung des Vorjahres, nämlich die Verkehrsleistungen der ÖBB nicht einzuschränken, nunmehr zu den vom Rechnungshof explizit geforderten Einsparungen im Fahrbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen und den bedarfsorientierten Zielsetzungen der Bundesregierung?"

Wie mir die ÖBB mitteilen, ist für 1996/97 eine Neukonzeption des Gesamtangebotes auf Basis neuester Marktanalysen unter verstärkter Berücksichtigung wirtschaftlicher Kriterien vorgesehen, wobei die Fahrplanerstellung gemäß BBG 1992 in die Kompetenz der Organe der ÖBB fällt.

- 3 -

Mit der verkehrspolitischen Weisung sollte eine abrupte Redimensionierung des Fahrplanangebotes verhindert und vorerst der Weiterbestand des gegenwärtigen Leistungsumfanges sichergestellt werden. Damit wurde den Gebietskörperschaften und den ÖBB der nötige Verhandlungsspielraum zur Definition und vertraglichen Regelung des Verkehrsangebotes im regionalen Interesse geschaffen. Sollte es zu keiner Einigung kommen, sind jedoch drastische Angebotskürzungen nicht auszu-schließen.

Zu den Fragen 5, 6 und 7:

"Wieso hat der zu dieser Zeit amtierende Verkehrsminister den Vorstand der ÖBB nicht darauf hingewiesen, daß dieser gemäß Bundesbahngesetz für die Einführung des NAT hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen einen Verordnungsauftrag der Bundesregierung benötigt?"

Wie beurteilen Sie heute im Lichte des Rechnungshofberichtes diese gesetzwidrige Vorgangsweise des ÖBB-Vorstandes?

Welche Konsequenzen werden Sie aufgrund Ihres nunmehrigen Wissenstandes daraus ziehen?"

Die ÖBB waren zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch das Bundesbahngesetz 1969 (i.d.F. 1984) und den darauf aufbauenden Verordnungen der Bundesregierung (Schienenverkehrsweg-, Nahverkehrs-, Nebenbahn- und Tarifverordnung) beauftragt. Konkrete Mengengerüste über die Verkehrsleistungserbringung (Anzahl der Züge, Zugkilometer u. dgl.) waren in den einschlägigen Verordnungen nicht enthalten, sollen aber Gegenstand der Verträge ÖBB - regionale Gebietskörperschaften sein.

Zu Frage 8:

"Nachdem seit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1992 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellen muß:

- a) Haben Sie seit 1.1.1994 alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die im Zusammenhang mit dem NAT stehen, bestellt?*
- b) Wenn nein, warum nicht bzw. wann werden Sie einen derartigen Bestellrahmen festlegen?*
- c) Werden Sie in dem Bestellrahmen den Bericht des Rechnungshofes ausreichend berücksichtigen?"*

- 4 -

Gemeinwirtschaftliche Leistungen werden ab 1. Jänner 1994 entsprechend den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes 1992 in Vertragsform zwischen Bund und ÖBB geregelt.

Der weitgehend zwischen den ÖBB und meinem Ressort akkordierte Vertrag für das Jahr 1994 (Pilotjahr) beinhaltet im Personenverkehr die Gewährung von Sozialtarifen (ÖKO-Bonus) sowie die Verkehrsleistungserbringung im Regional- und Nahverkehr. Bezüglich letzterem wurde eine Zahlung des Bundes für die Führung von Regional- und Eilzügen in Form eines Fixbetrages und zusätzlich in Form eines progressiv steigenden Verlagerungsbonus für zusätzlich beförderte Personen vereinbart. Spezielle, im regionalen Interesse liegende Verkehrsleistungen sind gem. EG-Verordnung von den dafür zuständigen Behörden zu bestellen (regionale Behörden). Dafür stehen den Ländern auch zusätzliche Finanzmittel aus der Mineralölsteuer zur Verfügung.

Wien, am 5. April 1994
Der Bundesminister

