

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

Nr. 5854 N

1993 -12- 17

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl, Haller und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: 'Infrastruktur' der ÖBB

Im neuen ÖBB-Gesetz ist vorgesehen, daß die ÖBB in einen Unternehmensteil 'Infrastruktur' und einen weiteren 'Absatz' zu teilen sind, wobei die Intention dieser gemäß EU-Richtlinien vorgesehenen Trennung die Ermöglichung privat betriebener Züge auf den Gleisen der jeweiligen Staatsbahnverwaltungen ist.

Nun stellt sich jedoch in der Praxis eine Reihe von Problemen bei der Umsetzung dieser Regelung, zumal nirgends klar geregelt ist, was welchem Bereich zuzuordnen ist. Vor allem aber wurde im Zuge der Budgetberatungen klar, daß für die gesamte Infrastruktur 1994 Benützungsgebühren (also Einnahmen) von 2,5 Mrd.S aber Erhaltungsarbeiten und Investitionen im Wert von 11,6 Mrd.S budgetiert wurden, wobei sich zu letzteren noch weitere rund 16 Mrd.S addieren, da auch die außerbudgetären und kreditfinanzierten Investitionen der ÖBB und HL-AG größtenteils im Bereich Infrastruktur erfolgen werden. Dies bedeutet einen Subventionstarif bei der Infrastrukturbenützung, der gerade rund 10% der Aufwendungen deckt, mithin eine gewaltige Subvention an die ÖBB.

Doch was bedeuten diese 2,5 Mrd.S an 'Benützungsgebühren': Umgelegt auf die Zugskilometerzahl der vergangenen Jahre würde demnach die Infrastrukturbenützung pro Zug und Kilometer rund 18 S kosten, ein Betrag, der beispielsweise auf der Strecke Wien - Salzburg bereits mit 14,4 Reisenden zu verdienen ist, auf kürzeren Strecken liegen die Verhältnisse noch günstiger, höchstens 10,6 Reisende sind nötig, ja im Extremfall genügt bereits 1 Reisender (1 km Vollpreis kostet 17 S in der 2., 26S in der 1.Klasse), um diesen Infrastrukturanteil zu bezahlen. Derartige Züge, mit gerade 10 Personen besetzt, fielen zweifellos in die Kategorie der nach Vorstellung des Vorstandes aufzulassenden 'Geisterzüge'!

fpc106/obbinfra.ros

DVR 0717193

Betrachtet man dieses Rechenbeispiel unter dem Gesichtspunkt der Transitproblematik, so zeigt sich, daß bewußt zu niedrig angesetzte Benützungsgebühren für die damit zu subventionierenden ÖBB und damit letztlich für den Steuerzahler durchaus gefährlich werden können: Laut ÖBB-Gesetz und der darin zitierten EU-Verordnung ist nämlich die Infrastruktur ebenso ausländischen Betreibern zur Verfügung zu stellen, selbverständlich zu den gleichen Konditionen. Das würde für den Bereich Brennertransit folgendes bedeuten: für die 110 km wären pro Zug knapp 2000 S zu bezahlen, ein Betrag, der etwa einem LKW entspricht und der ausländische Betreiber geradezu einlädt, auf den vom österreichischen Steuerzahler erhaltenen Gleisen mit Gewinn ihren EU-Transit abzuwickeln, auf jenen Gleisen, die um Milliardenbeträge sich Österreich weiter auszubauen im Transitvertrag verpflichtet hat.

Nun ist klar, daß niemand beabsichtigt, die Benützungsgebühren entsprechend dem obigen Rechenexempel durch einfache Division durch die Zugskilometeranzahl festzusetzen und daß selbverständlich die Nachfrage nach Streckenkapazität und deren Qualität in die Berechnung einzufließen hat. Dennoch zeigt dieses Beispiel die grundsätzliche Problematik einer Subvention des Bereiches Absatz auf dem Wege niedriger Benützungsgebühren unter der Voraussetzung der vorgeschriebenen Nichtdiskriminierung ausländischer oder sonstiger Konkurrenz auf.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. Wurde die Abgrenzung der Unternehmensbereiche Absatz und Infrastruktur der ÖBB gemäß ÖBB-Gesetz 1992 bereits vollständig vorgenommen?
 - a. Wenn ja, welche Teile wurden im einzelnen der Infrastruktur zugeschlagen?
 - b. Wenn nein, wann wird dies erfolgen und aufgrund welcher Kalkulationen konnten dann die entsprechenden Budgetansätze festgesetzt werden?

2. Ist es richtig, daß der Bereich des Verschubbetriebs der Infrastruktur zugeschlagen werden soll, wenn ja, wie wird hier eine betriebliche Abgrenzung hinsichtlich der Triebfahrzeuge und vor allem der Verschubgüterzüge, die in mehreren Bahnhöfen einzelne Wagen abholen, getroffen?
3. Ist es richtig, daß die Absicht besteht, im Zuge der Trennung Triebfahrzeuge der Baureihe 2060 dem Bereich Infrastruktur zuzuteilen und gleichzeitig in 'Kleinwagen' umzubenennen, was dazu führen würde, daß sie auch von nicht voll ausgebildeten Lokführern bedient werden dürfte, wenn ja, wie ist Ihr Standpunkt als Aufsichtsbehörde zu diesem Plan, der möglicherweise die Betriebssicherheit negativ beeinflussen kann?
4. Sind Sie sich der Tatsache bewußt, daß bei direkter Umlegung der budgetierten 2,5 Mrd.S an Benützungsgebühren auf die Zahl der Zugskilometer jeder gefahrene Kilometer rund 18 S kosten würde, ein Betrag, der im Extremfall sogar von einem einzigen, durchschnittlich aber von 10-20 Reisenden zu verdienen ist?
5. Sind Sie sich der Tatsache bewußt, daß eine solche Lösung eine Benützungsgebühr für den Brennertransit von 2000 S pro Zug und geradezu eine Einladung an das EU-Ausland, seinen Transit auf der von den österreichischen Steuerzahlern mit Milliardenaufwand hergestellten und erhaltenen (Verpflichtung aus dem Transitvertrag!) Bahninfrastruktur abzuwickeln und damit schweren Schaden für den Steuerzahler bedeuten würde?
6. Welche 'Kriterien für die Festsetzung der Benützungsgebühren' haben Sie genau im Einvernehmen mit dem Finanzminister im Sinne des §2(4) ÖBB-Gesetz festgelegt und in welcher Form haben Sie hierdurch sichergestellt, daß die Tarife einerseits nichtdiskriminierend sind, andererseits aber die oben geschilderten Gefahren nicht auftreten?
7. Wie wurden seitens der ÖBB-Infrastruktur aufgrund dieser Ihrer Vorgaben diese Benützungstarife im Detail festgelegt bzw. falls dies noch nicht erfolgt sein sollte, wann wird dies geschehen?

8. Wie sehen Benützungsbührentarife in den EU-Staaten, die ja zumindest theoretisch schon derartige Regelungen besitzen müssten im Detail aus?
9. Wurden bereits Verhandlungen mit in- oder ausländischen Verkehrsunternehmen über eine Infrastrukturbenützung geführt; wenn ja, mit wem und auf welchen Strecken; wenn nein, wie wird in Hinkunft die Führung beispielsweise der ÖKOMBI-Züge organisiert?
10. Welche Berechnungen lagen im Detail der Festsetzung der budgetierten 2,5 Mrd.S an Einnahmen aus Benützungsbühren sowie 11,6 Mrd.S an Ausgaben für die Infrastruktur zugrunde?
11. In welchem genauen Umfang sind für 1994 Investitionen in die Infrastruktur aus dem Budget, außerbudgetär sowie über staatlich garantierte Kredite geplant?
12. Halten Sie es für sinnvoll, den ÖBB-Absatzbereich auch im Bereich der Infrastruktur (neben dem Bereich der zu 'bestellenden' gemeinwirtschaftlichen Leistungen) auch durch eine extrem billig zur Verfügung gestellte Infrastruktur zu subventionieren, wenn ja, warum?