

435/AB

Zum Motivanteil Ihrer Anfrage darf ich anmerken, daß sowohl Angelegenheiten der Fahrplangestaltung als auch Angelegenheiten des Fahrpreises dem Absatzbereich der Österreichischen Bundesbahnen zuzurechnen sind. Dieser Bereich unterliegt jedoch der alleinigen Verantwortung der zuständigen Organe der Österreichischen Bundesbahnen. Dem Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kommt dabei praktisch keine Eingriffsmöglichkeit zu.

Allerdings darf ich der Vollständigkeit halber noch darauf hinweisen, daß allen Gebietskörperschaften die Möglichkeit in Befolgung der Verordnungen des Rates 1191/69 i.d.F. 1893/91 offen steht, VerkehrsdieneSten der Österreichischen Bundesbahnen, die von diesen wegen mangelnder Kostendeckung nicht oder nicht mehr angeboten werden, durch den Abschluß von privatwirtschaftlichen Verträgen gegen Bezahlung eines Preises einzukaufen. Das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst bestellt selbst bei den Österreichischen Bundesbahnen gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Höhe von ca. 8 Mrd. S aus sozialen und ökologischen Gründen in Form von Tarifermäßigungen z.B. für Pendler, Schüler, Senioren, Behinderte und für gefährliche Güter, Recyclinggüter sowie für den kombinierten Verkehr, fördert Anschlußbahnen und trägt darüberhinaus die meisten Kosten der Infrastruktur in der Höhe von ca. 25 Mrd. S gem. BBG 92.

Darüberhinausgehende Leistungen aus landesplanerischer Sicht können gemäß EU-Verordnung von den regionalen Gebietskörperschaften bestellt werden. MitteI dafür werden den Ländern bzw. den Gemeinden im Wege des Finanzausgleichs durch die zweckgebundenen Mittel der MÖST zur Verfügung gestellt.

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1 :

"Haben Sie von diesen Zugeinstellungen mit dem Sommerfahrplan 1996 gewußt,?
Wenn ja, sind Sie sich der Tragweite dieser Entscheidung bewußt,?"

Da die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) aufgrund des Bundesbahngesetzes 1992 zu einer wirtschaftlichen Betriebsführung angehalten sind, war es zu erwarten, daß einzelne besonders schlecht in Anspruch genommene und daher besonders unwirtschaftliche Zugverbindungen eingestellt werden müssen, falls sich nicht Dritte als Besteller finden sollten. Diesbezüglich haben die ÖBB mit den Bundesländern entsprechende Verhandlungen aufgenommen, die noch im Gange sind.

Das Ausmaß der von den ÖBB beabsichtigten Einstellung von Zugverbindungen wurde von den ÖBB der interessierten Öffentlichkeit bereits mit Vorlage des Fahrplan-Vorentwurfes vom 17. 1. 1996 bekanntgegeben. Zur Tragweite der beabsichtigten Einstellungen ist festzuhalten, daß ein Teil der entfallenden Züge die ausgesprochenen Schwachlastzeiten am Samstag Nachmittag und am Sonntag betrifft.

Zu Frage 2:

"Sind sie der Auffassung, daß die ÖBB trotz Zugeinstellungen noch ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur Betriebsführung in ausreichendem Maß nachkommen,?"

Die nach dem Eisenbahngesetz vorgesehene Betriebs- und Fahrplanpflicht bedeutet nur, daß eine Strecke bedient werden muß und hiebei der veröffentlichte Fahrplan einzuhalten ist. Das Eisenbahngesetz normiert keine wie auch immer geartete Versorgungspflicht. Wie einleitend festgestellt, steht es aber Dritten - insbesonders den regionalen Gebietskörperschaften - frei, mit den Verkehrsunternehmungen Verträge über VerkehrsdieneSten abzuschließen, um so auch schwächer inanspruchgenommene Verbindungen im regionalen Interesse aufrechtzuerhalten.

Zu den Frage 3, 4 und 5:

"Was werden Sie im Rahmen Ihrer verkehrspolitischen Kompetenz unternehmen, um eine Verbesserung des Zugangebotes für Pendler zu erreichern?"

In welchem Ausmaß kommen die vom Bund den ÖBB zu zahlenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen den Pendlern zugute?

Ist aufgrund dieser gemeinwirtschaftlichen Leistungen die Einstellung von Zugverbindungen durch die ÖBB überhaupt gerechtfertigt?

Wenn ja, in welchem Ausmaß?

Wenn nein, was werden Sie daher unternehmen?"

Im Rahmen des Vertrages über gemeinwirtschaftliche Leistungen, der für die Jahre 1995 bis 1998 abgeschlossen wurde, sind in der Anlage 2 für das Jahr 1996 bis zu 1.150 MioS als Abgeltung für die Führung von Regional- und Nahverkehren vereinbart, wobei es einen fixen und einen leistungsabhängigen Abgeltungsanteil gibt. Die Vornahme "üblicher jährlicher Fahrplananpassungen" ist dabei zulässig, solange es zu keinen „wesentlichen Angebotsverschlechterungen“ kommt. Solche wesentlichen Angebotsverschlechterungen sind - entgegen anders lautenden Meldungen - auch im Fahrplanjahr 1996/97 nicht vorgesehen, da es sich bei den teilweise vorgenommenen Fahrplankorrekturen nur um die Herausnahme ohnedies nicht oder kaum in Anspruch genommener Verbindungen handelt. Es ist die - sehr selektiv vorgenommene - Einstellung von Zugsverbindungen daher gerechtfertigt und es sind daher meinerseits keine Schritte zu setzen.

Zu Frage 6:

"Welche Möglichkeiten sehen Sie für Pendler, um ohne zusätzliche finanzielle Mehraufwendungen und Belastungen an Ihren Arbeitsplatz zu kommen?"

Die Pendler werden über die bis zu 90 % ermäßigten Zeitkarten, wo der Bund ca. 65 % der Kosten der Ermäßigung trägt und 25 % die Bahn bereits jetzt massiv finanziell entlastet. Es liegt jedoch in der Natur des öffentlichen Verkehrs als "Massen-", im Gegensatz zum "Individual", Verkehr, nicht für jedes auch zeitlich noch so untypische Verkehrsbedürfnis ein Verkehrsangebot bereitzustellen zu können. Dies war nie der Fall und kann unter schwierigen budgetären Rahmenbedingungen noch weniger erwartet werden.

Zu Frage 7:

"Wann wird nach diesem neuen Fahrplan abends der letzte Zug von Bruck/Mur nach Graz fahren?"

Die letzte spätabendliche Zugverbindung von Bruck an der Mur nach Graz besteht mit Regionalzug 4069 (ab Bruck an der Mur 0:51, an Graz Hbf 1:38 Uhr).