

## 532/AB

Zum Motiventeil 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 1191169 i.d.F.1893191 offen steht, Verkehrsdiene der österreichischen Bundesbahnen, die von diesen wegen mangelnder Kostendeckung nicht oder nichtmehr 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 aussozialen 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. BBG92.

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

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

Haben sie von den geplanten Zugeinstellungen mit dem Sommerfahrplan 1996 gewußt? Wenn ja, seit wann?

Haben sie mit dem Generaldirektor der ÖBB, Dr. Draxler, Kontakt aufgenommen und ihn von der Tragweite dieser Entscheidung in Kenntnis gesetzt?

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 Zugsverbindungen 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.

Ich habe mit den Organen der ÖBB regelmäßig Kontakt.

Das Ausmaß der von den ÖBB beabsichtigten Einstellung von Zugsverbindungen 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 3:**

'Sind Sie der Meinung, 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- insbes. den regionalen Gebietskörperschaften - frei, mit den Verkehrsunternehmungen Verträge über Verkehrsdienste abzuschließen, um so auch schwächer in anspruchgenommene Verbindungen im regionalen Interesse aufrechtzuerhalten.

**Zu den Fragen 4 und 6:**

Welche Schritte werden sie im Rahmen Ihrer Verkehrspolitischen Kompetenz unternehmen, um eine Verbesserung des Zugangebotes für Pendler in Oberösterreich zu erreichen?

Ist auf Grund der von der Bundesregierung den ÖBB zu zahlenden 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 Abgeltungsbeitrag gibt. Die Vornahme üblicher jährlicher Fahrplananpassungen ist dabei zulässig, solange es zu keinen wesentlichen Angebotsverschlechterungen kommt. Solche wesentlichen Angebotsverschlechterungen sind - entgegen anderslautenden Meldungen - auch im Fahrplanjahr 1996/1997 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 Zugverbindungen daher gerechtfertigt und es sind daher meinerseits keine Schritte zu setzen

**Zu Frage 5**

Ist Ihnen bekannt, welche Bahnstrecken von dieser Fahrplanverdünnung in Oberösterreich betroffen sind?

Mir ist der vorliegende Fahrplan natürlich bekannt.

**Zu Frage 7**

Welche Alternativen sehen Sie als zuständiger Ressortminister für die Pendler, damit diese ohne zusätzliche finanzielle Mehraufwände und Belastungen an ihren Arbeitsplatz gelangen können?'

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 bereitstellen zu

können. Dies war nie der Fall und kann unter schwierigen budgetären Rahmenbedingungen noch weniger erwartet werden.

Zu Frage 8

Welche Aktivitäten werden Sie setzen, um die ÖBB zur Abkehr ihrer restriktiven Bahnverbindungs politik zu bringen?"

Die ÖBB hat keine restriktive Bahnverbindungs politik.

Wien, am 21.06.1996

Der Bundesminister