

5510/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5841/J - NR/1999, betreffend Zukunftsperspektiven der ÖBB, die die Abgeordneten Mag. Firlinger und Kollegen am 25. Februar 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Gemäß den Veröffentlichungen des Österreichischen Statistischen Zentralamtes (ÖSTAT) und den ÖBB stellen sich die Transportmengen wie folgt dar. Zur Gänze verfügbar sind die Daten aus 1995. Für die Jahre 1996, 1997 und 1998 sind nur Teilmengen des gesamten Transportaufkommens ausgewertet.

Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr	
	Insgesamt davon ÖBB Beförderte Personen (Mio)	189,5	Insgesamt davon ÖBB Beförderte Gütermenge (1000 t)	68.474,3
1995	12.597,1	189,5	320.292,7	68.474,3
1996	12.895,4	188,8		69.948,0
1997		183,9		74.346,6
1998		179,5		76.508,4

Zu Frage 2:

Ziel dieser Informationskampagne war es primär, das Bewußtsein der Bevölkerung auf die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Ausbaus der Schieneninfrastruktur zu lenken. Nachdem der Bund gem. § 2 Abs. (2) Bundesbahngesetz 1992 die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu tragen hat, in der Bevölkerung jedoch gerade der Schienennverkehrswegeausbau ein negatives Image hat, obgleich zukünftig zu erwartende Verkehrsströme nur mit Hilfe der Schiene bewältigbar sein werden, waren die Aufgaben des Bundes durch eine Imagekampagne zu unterstützen.

Auswirkungen auf den Marktanteil der Schiene durch eine derartige Aktion können seriöserweise erst längere Zeit nach dem Start dieser Aktion bzw. überhaupt erst nach Fertigstellung der entsprechenden Investitionen beurteilt werden. Für eine derartige Beurteilung ist die im Herbst vergangenen Jahres gestartete Kampagne zu „jung“.

Zu Frage 3:

Der Ablauf der Informationskampagne ist in drei Phasen vorgesehen, die insgesamt 100 Mio öS kosten werden. Bis heute fielen für diese Aktion Kosten in Höhe von 70 Mio öS an.

Zu Frage 4:

Eine mögliche Privatisierung des Postbusbereiches aufgrund des Poststrukturgesetzes liegt in der Kompetenz der Post AG. Auf eine derartige Privatisierung zu reagieren liegt im Aufgabenbereich des ÖBB - Managements und ist an die sich ergebende Situation gebunden. Das ÖBB - Management hat diesbezüglich keine konkreten Maßnahmen bekanntgegeben.

Zu Frage 5:

Derartige Leistungen eines Busunternehmens können nicht herausgerechnet werden, da durch die Vernetzung der Verkehrsmittel im Rahmen der Verkehrsverbünde eine fahrstreckenbezogene Zuordnung der verkauften Karten nur sehr schwer möglich ist.

Zu Frage 6:

Es gibt bereits einige Bewerber, die Schienengefahrt auf dem österreichischen Netz durchzuführen beabsichtigen und Kontakt mit der Eisenbahnbehörde aufgenommen haben. Das Verkehrsressort ist derzeit dabei die Voraussetzungen für eine Konzessionerteilung bzw. -erweiterung bei einigen seriösen Antragstellern zu überprüfen.

Im Rahmen des TERFF verkehren bereits Züge ausländischer Eisenbahnunternehmen auf dem österreichischen Streckennetz.

Zu Frage 7:

Eine Übertragung von Verkehrsleistungen an andere Gesellschaften als die ÖBB kann erfolgen, wenn die Leistungen nicht mehr durch die ÖBB erbracht werden können oder die ÖBB nicht bereit sind, diese Leistungen zu erbringen. Über die Gesellschafter einer Verkehrsgesellschaft ist im Zulassungsverfahren nur soweit zu befinden als die notwendigen Voraussetzungen zur Zulassung auf dem Schienennetz gegeben sein müssen.

Im übrigen gelten auch hinsichtlich den regionalen Eisenbahnleistungen die unter der Antwort zu Frage 6 angeführten Voraussetzungen.

Zu Frage 8:

Per jeweils 31.12. ergab sich für die ÖBB Unternehmensbereiche folgender Schuldenstand (Bankschulden):

Unternehmensbereich	1996	1997 - 1998*
Absatz	16006	13152 9950
Infrastruktur	33879	39518 44491

*vorläufiger Wert

Zu Frage 9:

Der Verschuldensstand der SCHIG betrug

- im Jahr 1997 S 6,8 Mrd.* + S 21,2 Mrd. von der ASFINAG übernommene Verbindlichkeiten
- im Jahr 1998 S 9,6 Mrd.* + S 20,4 Mrd. von der ASFINAG übernommene Verbindlichkeiten.

* Es handelt sich um die tatsächlich aufgenommenen Gelder, ohne die Berücksichtigung der in der Bilanz ausgewiesenen offenen und noch zu bezahlenden Verbindlichkeiten der Errichtungsgesellschaften.

Zu Frage 10:

Was die Entwicklung des Verschuldensstandes der ÖBB anlangt, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Festlegung getroffen werden.

Grundsätzlich hängt die voraussichtliche Verschuldung des Infrastrukturbereiches der ÖBB in den Jahren 1999 und 2000 gemäß § 2 (2) Bundesbahngesetz von den Möglichkeiten der Republik Österreich zur Schuldenrückzahlung ab.

Bei der SCHIG ergibt sich aufgrund der bisherigen Übertragungsverordnungen ein voraussichtlicher Schuldendienst

- bis Ende 1999 inkl. ASFINAG - Verbindlichkeiten ca. S 36 Mrd.
- bis Ende 2000 inkl. ASFINAG - Verbindlichkeiten ca. S 54 Mrd.

Zu den Fragen 11 und 12:

Grundsätzliche Vorgabe bei der Trennung des Infrastrukturbereiches vom Absatz ist der diskriminierungsfreie Zugang aller potentiellen und tatsächlichen Schienenverkehrsunternehmen auf das Netz der ÖBB. Die ÖBB - Infrastruktur muß im Sinne dieser Vorgabe ein funktioneller Geschäftsbereich innerhalb der ÖBB sein, der absatzorientiert plant und die Benutzung des ÖBB - Schienennetzes nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten für alle Schienenverkehrsunternehmen unter gleichen Wettbewerbskriterien zuläßt.

Zu Frage 13:

Derzeit ist eine gesellschaftsrechtliche Zusammenlegung von HL - AG und SCHIG bzw. auch der ÖBB im Hinblick auf die unterschiedlichen Aufgabenstellungen dieser Gesellschaften nicht beabsichtigt.