

2287/AB XXI.GP

Eingelangt am: 01.06.2001

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2265/J - NR/2001 betreffend unzumutbare Belastungen der Autofahrer und Pendler, die die Abgeordneten Dietachmayr und GenossInnen am 2. April 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich ist dazu festzustellen, dass das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen gemäß Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, wirtschaftlich unabhängig ist. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen- und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht-Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich). Dies ergibt sich sinngemäß auch aus dem Eisenbahngesetz, da durch die Änderung von § 22 mit 1.1.1993 die Mitwirkung des Hauptausschusses des Nationalrates in Tarifangelegenheiten der Eisenbahnen aufgehoben worden ist. Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 vom Nationalrat auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Ich möchte zu der in der Anfrage gemachten Feststellung, dass der Eigentümervertreter die Tarife mitbestimmen kann, feststellen, dass dies nur im Rahmen der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen möglich ist, derzufolge zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und meinem Ressort eine Tarifstützung vereinbart werden kann. Eine solche Vereinbarung besteht hinsichtlich ermäßigter Zeitkarten, wobei den ÖBB aber nur die Ermäßigungsbandbreite, nicht aber der exakte Kartenpreis vorgegeben ist.

Die von mir mit dieser Anfrage befassten Österreichischen Bundesbahnen nahmen dazu wie folgt Stellung:**Frage 1:**

Wie stehen Sie zu den Tarifierhöhungen der ÖBB im Nahverkehr? Warum unternehmen Sie nichts dagegen, obwohl Sie die Kritik der SPÖ an der letzten Tarifierhöhung selbst öffentlich geteilt haben - immerhin könnten Sie selbst als Eigentumsvertreter die Tarife mitbestimmen?

Antwort:

Die ÖBB haben zuletzt folgende Tarifierhöhungen im Personenverkehr Schiene durchgeführt (durchschnittlich):

| | | |
|------------|---|------------------------------|
| 01.01.2000 | - | Einzelkarten: 2% |
| | - | Zeitkarten: 2 % |
| 01.07.2000 | - | Einzelkarten: keine Erhöhung |
| | - | Zeitkarten: 9,8 % |
| 01.01.2001 | - | Einzelkarten: 2,5 % |
| | - | Zeitkarten: 4,9 % |

Die Tarifmaßnahmen dienen der Erlössteigerung und der Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses und werden für Investitionen zur Attraktivierung des Personenverkehrs verwendet. Die Tarifmaßnahmen wurden marktverträglich gestaltet, so dass im Jahr 2000 trotz Tarifierhöhungen ein Zuwachs von 1 Million Fahrgäste im Schienenverkehr verzeichnet werden konnte.

Frage 2:

Können Sie garantieren, dass es nicht zu weiteren Tarifierhöhungen im Nahverkehr in den nächsten beiden Jahren kommen wird?

Antwort:

Eine Garantie für das Ausbleiben von Tarifierhöhungen kann es nicht geben. Auf neue Marktchancen oder externe Einflüsse (z.B. Kostensteigerungen) haben die ÖBB - als ein nach kaufmännischen Grundsätzen zu führendes Unternehmen - durch entsprechende Maßnahmen zu reagieren. Dazu gehören auch Preismaßnahmen, die ein wesentlicher Stellhebel für das Wirtschaftsergebnis sind.

Fragen 3 und 4:

Wann wird das amtliche Kilometergeld erhöht werden ? Weshalb wird seit 2001 der für das Kilometergeld entscheidende Preisindex für privaten PKW - Verkehr einfach nicht mehr erhoben?

Wann kommt es zu einer Erhöhung der Pendlerpauschalen, um die Belastungen der arbeitenden Bevölkerung zu mildern?

Antwort:

Die Beantwortung dieser Fragen fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Finanzen.

Frage 5:

Welche Möglichkeiten sehen Sie, den Nahverkehr weiter zu attraktivieren?

Antwort:

An Maßnahmen der ÖBB zur Attraktivierung des Nahverkehrs sind schwerpunktmäßig zu nennen:

- Fahrplanverbesserungen (insbesondere auch Abstimmung der Angebote verschiedener Verkehrsunternehmen)
- Baumaßnahmen zur Verbesserung der Bahnhofs - und Schieneninfrastruktur
- Errichtung von Park & Ride - Anlagen
- Modernisierung des Rollmaterials
- Zugangserleichterungen für den Kunden durch Verbesserungen im Vertriebssystem (automatisierte Ausgabe von Fahrkarten, Internet - bzw. Handy - Ticketing, zusätzliche Vertriebskanäle etc.)
- Maßnahmen zur Tarifvereinfachung (insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbänden)

In Ergänzung der Stellungnahme der ÖBB möchte ich bemerken, dass im öffentlichen Personennah - und Regionalverkehr das Ziel verfolgt wird, durch Schaffung klarer Strukturen für dessen Organisation und Finanzierung einen konsequenten Übergang zum Bestellerprinzip bei nicht eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdiensten (Verträge über Verkehrsdienste) im Sinne eines verbesserten und nachfrageorientierten Verkehrsangebotes zu erreichen.

Der Rahmen für ein derartiges Übergangsszenario wurde vom Nationalrat durch das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah - und Regionalverkehrs (ÖPNRV - G), welches mit 01. 01. 2000 in Kraft getreten ist, geschaffen.

Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt kommt es aufgrund der im ÖPNRV - G verankerten Fördermechanismen des Bundes gemäß §§ 24 Abs .2 und 26 Abs. 3 ÖPNRV - G sowohl im Schienen - als auch im Kraftfahrlinienbereich zur Verbesserung von Verkehren.

Um den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln für den Kunden zu erleichtern und darüber hinaus neue Kundenpotentiale anzusprechen, wurde auch das Erfordernis einer bundesweit einheitlichen Tarifierungssystematik explizit als Zielsetzung normiert. Die Arbeiten zur Schaffung einer österreichweit einheitlichen Tarifierungsoberfläche sind im Gange.

Um in den nächsten Jahren die derzeit schon vorherrschenden Qualitätsstandards laufend zu verbessern, wurde in Entsprechung der Empfehlung des Grünbuches der Europäischen Kommission „Das Bürgernetz Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa auch ein eigener Abschnitt über Qualitätskriterien aufgenommen, deren Erfüllung durch die einzelnen Verkehrsunternehmen eine Voraussetzung für Bundesförderungen zusätzlicher Verkehrsleistungen gegenüber dem derzeit vorherrschenden Angebot darstellt

Neben der benutzerfreundlichen Gestaltung der Fahrzeuge stellen vor allem die Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigter Personen sowie die optimale Anknüpfung und Verbindung der Verkehre durch abgestimmte Fahrpläne zentrale Beispiele für Qualitätskriterien dar. Um die Einhaltung der diesbezüglichen Qualitätskriterien durch die Verkehrsunternehmen

abgestimmte Fahrpläne zentrale Beispiele für Qualitätskriterien dar. Um die Einhaltung der diesbezüglichen Qualitätskriterien durch die Verkehrsunternehmen auch tatsächlich gewährleisten zu können, sind die jeweiligen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften angehalten, laufende Kontrollen durchzuführen.

Abschließend darf darauf hingewiesen werden, dass die Gemeinden gemäß § 32 Abs .1 ÖPNRV - G ermächtigt sind, durch Beschluss der Gemeindevertretung eine flächenbezogene Abgabe zur Deckung der mit dem Anschluss von öffentlichen Verkehrsmitteln an Betriebsansiedlungen (darunter fallen Gewerbe, - Geschäfts - Einkaufszentren und dgl.) verbundenen Kosten im Rahmen einer sog. "Verkehrsanschlussabgabe" auszuschreiben. Die diesbezügliche Ermächtigung an die Gemeinden zeigt, dass Maßnahmen zur Verringerung des Individualverkehrs bei kommunalpolitischem Willen bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt möglich und durchsetzbar sind. Nach meinem Informationsstand wurde von einer derartigen Ermächtigung jedoch bis dato noch kein Gebrauch gemacht.