

2388/AB XXI.GP
Eingelangt am:04.07.2001

BUNDESMINISTERIUM FÜR
VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2390/J - NR1200 1 betreffend Ausdünnung des Nahverkehrs im ländlichen Raum (Anfrage 9 zur Verschlechterung der Infrastruktur im ländlichen Raum durch die sogenannte Verwaltungsreform der Bundesregierung), die die Abgeordneten Dr. Kostelka und GenossInnen am 4. Mai 2001 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wann wird die Post - Autobus - AG tatsächlich von der ÖIAG privatisiert werden? Wer wird der wahrscheinliche Käufer sein?

Antwort:

Die Beantwortung dieser Frage fällt in den Kompetenzbereich des Herrn Bundesministers für Finanzen.

Fragen 2, 3 und 4:

In welcher Form wollen Sie sicherstellen, dass nicht massiv Kurse, insbesondere im ländlichen Raum, eingestellt werden?

Wie viele Kurse und welche wurden, gegliedert nach Bundesländern, von der Post - Autobus - AG bereits seit 1.1.2001 eingestellt?

Wie viele Arbeitsplätze gingen dadurch verloren?

Antwort:

Was die Beantwortung dieser Fragen anlangt, darf ich vorweg mitteilen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kein Weisungsrecht hinsichtlich der wirtschaftlichen Führung der Österreichischen Postbus AG zukommt. Ich habe aber Ihre Anfrage mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet; seitens der Österreichischen Postbus AG wird folgendes ausgeführt:

Der neue Ordnungsrahmen gemäß ÖPNRV - G 1999 sieht die Kompetenz für die Aufrechterhaltung des Nahverkehrs bei den Ländern und Gemeinden. Der Bund leistet laut § 10 ÖPNRV - G 1999 in einer 5 - jährigen Übergangsphase einen begrenzten, zeitlich abgestuften Zuschuss an die Österreichische Postbus AG. Im

Ausmaß der jährlichen Abschichtung dieser Bundesmittel um 20 % können Leistungsanpassungen durch andere Besteller aufgefangen werden.

Seit 1.1.2001 wurden (bis inkl. 31.5.2001) von der Postbus AG lediglich 16 Kurse eingestellt, davon 13 in Niederösterreich und 3 in Oberösterreich. Betroffen waren ausschließlich frequenzschwache Kurse an Samstagen oder Sonntagen. Konkret waren folgende Linien betroffen:

Niederösterreich.

Linie 1008: Kurse 9 und 24 an Sonntagen (Mistelbach - Jedenspeigen)
Kurse 30 und 36 an Samstagen (Drösing - Jedenspeigen)
Linie 1010: Kurse 6 und 24 an Samstagen (Bemhardsthal - Poysdorf)
Linie 1016: Kurse 3 und 6 an Sonntagen (Mistelbach - Laa/Thaya)
Linie 1022: Kurse 27, 36 und 43 an Samstagen (Rabensburg - Mistelbach)
Kurse 10 und 45 an Sonntagen (Rabensburg - Mistelbach)

Oberösterreich:

Linie 2014: Kurs 1 an Samstagen wenn Werktag (Enzenkirchen - Eferding)
Kurs 2 an Samstagen wenn Schultag (Enzenkirchen - Peuerbach)
Linie 2006: Kurs 12 an Samstagen wenn Schultag (Engelhartszell - Linz)

Durch bestellte Mehrleistungen (inkl. Saisonverkehre) sind diese Kurseinstellungen mehr als ausgeglichen worden, die Betriebsleistung des Postbus lag im ersten Quartal 2001 um fast 2 % über der Betriebsleistung im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Direkt durch diese Kursrücknahmen sind keine Arbeitsplätze verloren gegangen.

Fragen 5 und 6:

Auf welchen Nebenbahnen wird in Österreich aus heutiger Sicht bis zum Jahresende 2001 der Betrieb eingestellt werden und wird es dafür einen Ersatzverkehr in gleicher Qualität geben?

Können Sie garantieren, dass der Nahverkehr im ländlichen Raum in gleicher Qualität wie bisher erhalten bleibt?

Antwort:

In Beantwortung dieser Frage sollen vorerst die möglichen Szenarien bei der Einstellung von Nebenbahnen dargestellt werden. Demnach sind folgende Szenarien möglich:

- a. Die ÖBB stellen den Güterverkehr oder den Personenverkehr ein

Dadurch würden freie Zugrassen zur Verfügung stehen. Im Lichte des freien Netzzuganges für Dritte können diese Zugrassen von anderen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden. Das Land, aber auch sonstige Interessierte können außerdem Verkehrsdienvsteverträge mit diesen neuen

konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließen und bestimmte Leistungen gegen Bezahlung in Auftrag geben.

b. ÖBB beabsichtigen, den Personen- und Güterverkehr und den Betrieb der Infrastruktur einzustellen

Diese Einstellung unterliegt den Bestimmungen des § 29 Eisenbahngesetz. D.h. die ÖBB müssen einen Einstellungsantrag bei der Eisenbahnbehörde im BMVIT stellen. Nach entsprechender Prüfung kann, um den Betrieb auf einer von den ÖBB eingestellten Nebenbahn weiterhin aufrecht zu erhalten, eine öffentliche - europaweite - Ausschreibung durchgeführt und Interessenten für die Aufrechterhaltung des Betriebes gesucht werden. Die Ausschreibungskriterien könnten dabei nach folgenden Prioritäten geordnet werden:

- Betrieb der Infrastruktur und des Güter - und Personenverkehrs
- Güter - und Personenverkehr
- Personen - oder Güterverkehr
- Anschlußbahnähnlicher Betrieb
- Betrieb als Museumsbahn.

Der Bund würde in den ersten drei Fällen diesen neuen Eisenbahnunternehmen auch die gemeinwirtschaftlichen Leistungen analog zu den Regelungen für Privatbahnen zur Verfügung stellen. Bei Übernahme des Betriebes der Infrastruktur würden auch für Dritte die Erhaltung der Infrastruktur gemäß dem Privatbahnunterstützungsgesetz gefördert werden.

Gemäß § 29 Eisenbahngesetz 1957 i.d.g.F. veranlasste das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dass die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft m.b.H. mit 15. März 2001 für folgende Strecken eine öffentliche Interessentensuche durchführte, welche bis zum 23. Mai 2001 befristet war:

- Weitersfeld - Drossendorf (Niederösterreich)
- Göpfritz - Raabs (Niederösterreich)
- Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten (Niederösterreich)
- Ernstbrunn - Mistelbach (Niederösterreich)
- Poysdorf - Dobermannsdorf (Niederösterreich)
- Gmünd - Groß Gerungs (Niederösterreich)
- Gmünd - Litschau (Niederösterreich)
- Freiland - Türnitz (Niederösterreich)
- Wietersdorf - Hüttenberg (Kärnten)
- St. Paul - Lavamünd (Kärnten)
- Mürzzuschlag - Neuberg Ort (Steiermark)
- Rohr - Bad Hall (Oberösterreich)

Bezüglich der Strecke Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten (Niederösterreich) darf ich feststellen, dass ich den Österreichischen Bundesbahnen die verkehrspolitische Weisung erteilt habe, den Personenverkehr auf dieser Strecke weiterzubetreiben.

Bezüglich der Strecke Gmünd - Groß Gerungs darf ich feststellen, dass von den Österreichischen Bundesbahnen noch kein Einstellungsantrag gemäß § 29 Eisenbahngesetz i.d.g.F. gestellt worden ist bzw. noch nicht gestellt werden konnte, da soeben die Interessentensuche für die gegenständliche Strecke durchgeführt worden ist und derzeit ausgewertet wird und es für mich derzeit keinen Grund gibt, warum von den Österreichischen Bundesbahnen z. B. an Wochenenden und an Feiertagen ein Regelpersonenverkehr nicht stattfinden kann. Ich habe das auch in entsprechender Form den ÖBB mitgeteilt.

Des weiteren erlaube ich mir, die bisherige Chronologie der Nebenbahnausschreibung und den Letztstand der Auswertung derselben per 29. Mai 2001 darzustellen.

- 06. März 2001: Versendung der Bekanntmachungstexte an das Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
- 15. März 2001: Veröffentlichung der Bekanntmachung der Interessentensuchen im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
- 20. März 2001: Pressekonferenz anlässlich der nationalen Bekanntmachung der Interessentensuchen
- 21. März 2001: Veröffentlichung der Bekanntmachung der Interessentensuchen auf nationaler Ebene (Amtsblatt der Wiener Zeitung, APA; redaktionelle Beiträge in den wichtigsten österreichischen Tageszeitungen); Beginn der Versendung der Informationsunterlagen auf Anforderung.
- 11. April 2001: Ende der Anforderungsfrist für Informationsunterlagen
- 23. Mai 2001: Ende der Einreichfrist für Interessensbekundungen bei der SCHIG mbH
- 25. Mai 2001: Beginn der Eignungsprüfung der Interessenten

Bis zum 23. Mai 2001 haben 6 Interessenten (2 österreichische Privatbahnunternehmen, 1 österreichisches Unternehmen, 1 Verein, 2 Privatpersonen) der SCHIG mbH ihre Interessensbekundungen übermittelt. Es wurden für alle 12 Strecken, für die eine Interessentensuche durchgeführt wurde, Interessensbekundungen abgegeben:

Nebenbahnstrecke	Interesse an öffentlichen Eisenbahn- verkehr *	Interesse an nicht- öffentlichen Eisenbahn- verkehr
Weitersfeld - Drosendorf (Niederösterreich)	1(IS+GV+PV)	1
Göpfritz - Raabs (Niederösterreich)	1(IS+GV+PV)	-
Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten (Niederösterreich)	1 (IS+GV+PV)	-
Ernstbrunn - Mistelbach (Niederösterreich)	1(IS+GV+PV)	-
Poysdorf - Dobermannsdorf (Niederösterreich)	1(IS+GV+PV)	-

Gmünd - Groß Gerungs (Niederösterreich)	1(IS+GV+PV)	-
Gmünd - Litschau (Niederösterreich)	1 (IS+GV+PV)	1
Freiland - Türrnitz (Niederösterreich) 1(IS+GV+PV)	-	
Wietersdorf - Hüttenberg (Kärnten)	1(IS+GV)	-
St.Paul - Lavamünd (Kärnten)	2 (IS+GV+PV)	-
Mürzzuschlag - Neuberg Ort (Steiermark)	2 (IS+GV+PV)	1
Rohr - Bad Hall (Oberösterreich)	-	1

* IS: Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur

GV: Güterverkehr

PV: Personenverkehr

Wie aus der oben angeführten Liste hervorgeht, wurde für die Strecke Rohr - Bad Hall lediglich eine Interessentensuche, die sich auf die Weiterführung der Nebenbahn als nicht - öffentliche Eisenbahn (Anschlussbahn) bezieht, abgegeben.

Die SCHIG mbH empfiehlt deshalb die dauernde Einstellung der Strecke Rohr - Bad Hall.

Für die restlichen 11 Nebenbahnstrecken wurden bei der SCHIG mbH Interessensbekundungen eingebracht, die das Interesse an einer Übernahme der Strecke als öffentliche Eisenbahn dokumentieren (siehe obige Liste). Derzeit wird die Eignung der Interessenten auf Basis der in den Informationsunterlagen angegebenen Eignungskriterien durch die SCHIG mbH anhand der übermittelten Unterlagen überprüft.

Des weiteren darf festgestellt werden, dass die NÖVOG für das Land Niederösterreich eine Ausschreibung der Verkehrsdieneste für die Nebenbahnstecken Ybbstalbahn und Mariazellerbahn durchführt. Bei erfolgreicher Ausschreibung bleiben die Österreichischen Bundesbahnen gemäß Eisenbahngesetz 1957 i.d.g.F. Infrastrukturbetreiber.

Die Erhaltung des Nahverkehrs im ländlichen Raum in gleicher Qualität wird vom Ergebnis der Ausschreibung abhängen.