

Hubert Gorbach

Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon: +43 (1) 711 62-8000
 Telefax: +43 (1) 713 78 76
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

GZ 10000/50-CS3/03

DVR 0000175

Bundesministerium
 für Verkehr,
Innovation und Technologie



An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1010 Wien

XXII. GP.-NR

Der Bundesminister

713 /AB

2003 -09- 10

zu 673/J

Wien, am 9. September 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.673/J-NR/2003 betreffend Fahrplanänderungen der ÖBB, gemeinwirtschaftliche Leistungen und Bahnreform, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 10.Juli 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen worden 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).

Einflussnahmen von Seite meines Ressorts sind daher nicht möglich. Das mir zustehende Weisungsrecht ist gemäß § 12 BBG 92 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 Grenzen der 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 anzurufen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Frage 1:

Welche Verschlechterungen im Zugsangebot der ÖBB für PendlerInnen durch die Fahrplanänderungen per 15. Juni 2003 sind Ihnen bekannt?

Antwort:

Von den Österreichischen Bundesbahnen wurden mir bezüglich der Fahrplanänderungen folgende Informationen übermittelt:

Mit 15.06. 2003 erfolgten Fahrplanänderungen, die auch Haltauflassungen bei einzelnen IC- und EC-Zügen umfassen.



Ziel derselben ist es

- die Fahrzeiten zwischen wichtigen Ballungszentren durch Ausnützung fertiggestellter Bauabschnitte sowie durch Konzentration der Halte auf die wichtigsten Ballungszentren zu attraktivieren.
- mit beschleunigten Zügen (Business-Zügen) konkurrenzfähige Fahrzeiten in Destinationen, wo auch das Flugzeug jüngst am Markt platziert wurde, speziell in den Tagesrandverbindungen Wien – Salzburg und Wien – Innsbruck, zu erreichen.

Gleichzeitig wurde durch Fahrplananpassungen im Fern- und Nahverkehr Vorsorge getroffen, um Verschlechterungen für Reisende hintanzuhalten und für Halteausfälle bei einzelnen Zügen entsprechende Alternativen zu bieten.

Im Einzelnen bieten die ÖBB für die entfallenden Halte folgende Alternativen:

- Westbahn:

Da der ÖBB-EC 562 u.a. in Amstetten, St. Valentin und Wels nicht mehr hält, wurde als Ersatzmaßnahme die Beschleunigung des E 1810 vorgesehen. Eine Fahrzeitverlängerung gegenüber ÖBB-EC 562 für Reisende von Amstetten und St. Valentin nach Linz und von Linz nach Wels tritt nicht ein, da der Eilzug in nahezu der gleichen Zugtrasse wie der ÖBB-EC 562 vor dem 15.06.2003 verkehrt.

Weiters wird der neue E 1814 mit der Abfahrt um 06:30 in Amstetten und den Halten in Aschbach, St. Peter-Seitenstetten, Haag, Stadt Haag, St. Valentin und Enns als Ersatz für den E 1810 geführt. Überdies hält der EC 116 mit der Abfahrt um 05:55 von Wien Westbahnhof nach München neuerdings auch in Amstetten.

Damit steht für die Pendler dieser Region sogar ein verdichtetes Ersatzangebot zur Verfügung.

Der IC 541 wird als neue Früh-Schnellverbindung von Salzburg nach Wien angeboten. Zwischen Salzburg und Linz gibt es für Pendler als Ersatz einen Sprinterzug (SPR 1545) mit mehr Aufenthalten, aber einer nur um eine Minute längeren Gesamtfahrzeit ab Steindorf. Anstelle der bisherigen Halte des IC 541 zwischen Linz und Wien wurden beim EN 491 zusätzliche Halte in St. Valentin und Amstetten eingerichtet. Damit wird eine Ankunft in Wien schon um 09:00 statt bisher um 09:30 ermöglicht.

Der IC 746 wird als neue Abend-Schnellverbindung von Wien nach Salzburg geführt. Die Halte Amstetten und St. Valentin bei diesem Zug werden durch Halte des EN 490 ersetzt. Ab 07.07.2003 wurde der Regionalzug 2040 ab St. Pölten Hbf. um 17 Minuten später gelegt, um auch für Reisende im Abschnitt St. Pölten – Amstetten einen Anschluss an den EN 490 aus Wien herzustellen. Ab Linz verkehrt im Anschluss zum beschleunigten IC 746 der neue Eilzug E 1844, der nicht nur die entfallenden, sondern darüber hinaus noch weitere Halte abdeckt.

- Südbahn:

Die Vorverlegung und Beschleunigung des ÖBB-EC 633 von Wien nach Villach mit der Abfahrt um 18:20 führte u.a. zum Entfall sämtlicher Aufenthalte zwischen Bruck a. d. Mur und St. Veit a. d. Glan. Reisende für Ziele zwischen Bruck a. d. Mur und Unzmarkt haben in Bruck a. d. Mur mit dem E 1797 Anschluss an den beschleunigten ÖBB-EC 633. Der entfallene Halt in Friesach wird durch den EN 235 ersetzt. Im Anschluss an den EN 235 in Leoben wird bis Judenburg ein neuer Regio-



nalzug 4229 geführt. Mit dem Regionalzug 4225 findet im Abschnitt Leoben – Judenburg eine Verdichtung und bessere Aufteilung des abendlichen regionalen Angebots statt.

In der Gegenrichtung wurde der ÖBB-EC 732 später gelegt (Villach ab 05:39) und beschleunigt, wodurch der Halt in Leoben entfallen musste. Zwischen Leoben Hbf. und Bruck a. d. Mur verkehrt jedoch der E 1594 nur 14 Minuten vor der bisherigen Abfahrtszeit des ÖBB-EC 732.

Den Kundenwünschen wird jedoch mit Fahrplanwechsel am 14.12.2003 Rechnung getragen und bei den Zügen ÖBB-EC 633 und ÖBB-EC 732 der Halt Leoben Hbf. wieder eingeführt.

Frage 2:

Welche Konsequenzen wurden bzw. werden diesbezüglich bei den Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen gezogen?

Antwort:

Da die Fahrplanänderungen erst mit Juni 2003 durch die Österreichischen Bundesbahnen vorgenommen worden sind, kann derzeit noch keine Aussage über mögliche Konsequenzen hinsichtlich der im gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag vereinbarten Zahlungen getroffen werden, da der Beobachtungszeitraum für die Auswirkungen der Fahrplanänderungen noch zu kurz ist.

Frage 3:

Wann werden Sie endlich den überfälligen, laut Gesetz jedoch "alljährlich" zu legenden Bericht über die bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen vorlegen?

Antwort:

Da die Erstellung des Berichtes über die bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen legislaturbezogen erfolgt und die letzte Legislaturperiode durch die vorzeitige Auflösung des Nationalrates frühzeitig endete, konnte der letztjährige Bericht dem Nationalrat nicht zugeleitet werden. Der aktualisierte Bericht ist derzeit in Arbeit, bei dem auch die Ergebnisse des jährlich durch den Rechnungshof zu erstellenden Rechnungsabschlusses berücksichtigt werden sollen.

Frage 4:

Welche Möglichkeiten haben andere Anbieter im Schienenverkehr zur Einrichtung pendlerfreundlicher Zugsangebote dort, wo ÖBB-Angebotsreduktionen zu Verschlechterungen führen bzw. geführt haben?

Antwort:

Da in Österreich der Schienenverkehrsmarkt mit diskriminierungsfreiem Netzzugang bereits realisiert ist, kann jeder Interessent, der Schienenverkehrsleistungen anbieten will und die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erlangung der Konzession erfüllt, auf freien Trassen des Schienennetzes der Österreichischen Bundesbahnen Schienenverkehrsleistungen anbieten. Derzeit erbringen neben den Österreichischen Bundesbahnen sieben weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen Schienenverkehrsleistungen auf dem Schienennetz der Österreichischen Bundesbahnen.

Frage 5:

Wann werden Sie eine Reform der Schienennahverkehrsfinanzierung, beispielsweise mit dem Ziel einer seriösen Regionalisierung auch der nötigen Finanzmittel, vornehmen?

Antwort:

In Beantwortung dieser Frage muss festgestellt werden, dass die Regionalisierung mit dem ÖPNRV-Gesetz realisiert ist. Demnach hat der Bund gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ein Grundangebot im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Umfang der finanziellen Leistungen für das Fahrplanjahr 1999/2000 sicherzustellen. Es ist jedoch gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 Sache der Länder und Gemeinden, Planungen im Hinblick auf die Reduzierung, Ausweitung oder Umschichtung der Verkehrsleistungen des Grundangebotes des Schienenpersonenverkehrs vorzunehmen. Die bei einer Reduktion eingesparten Mittel sind vorrangig für qualitätssichernde Maßnahmen im ÖPNRV zu verwenden. Auch der bei einer Ausweitung der Regionalverkehrsleistungen erforderliche Vertragsabschluss fällt gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999 in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden.

Die Überantwortung an Länder und Gemeinden bedeutet auch die Übernahme der finanziellen Verantwortung. Dies ist eine Frage des Finanzausgleiches, für den das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nicht zuständig ist.

Frage 6:

Wie stehen Sie zur Regionalisierung von Teilen des Schienennetzes?

Antwort:

Siehe dazu die Antwort zu Frage 5. Eine weitergehende Regionalisierung war im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens zum ÖPNRV-Gesetz am Widerstand der Länder gescheitert.

Fragen 7 und 8:

Warum gibt es nach der räumlich beschränkten Interessentensuche für eingestellte bzw. einstellungsbedrohte Nebenbahnen bereits seit langem keine sichtbaren Fortschritte mehr? Wie stellt sich die Situation bei den einzelnen dieser Interessentensuche unterzogenen Strecken derzeit dar und welche Perspektiven bestehen jeweils?

Antwort:

In Beantwortung dieser Frage darf zur Einstellung von Nebenbahnen generell festgestellt werden, dass dabei grundsätzlich folgende Szenarien möglich sind:

- 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 Verkehrsdienvstverträge mit diesen neuen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließen und bestimmte Leistungen gegen Bezahlung in Auftrag geben.

- b. Die 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 in meinem Ressort 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 Interessen-



ten 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
- Anschlussbahnhähnlicher 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. wurde von Seiten meines Ressorts veranlasst, 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 – Drosendorf (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)

Bis zum 23. Mai 2001 haben 6 Interessenten der SCHIG mbH ihre Interessensbekundungen übermittelt. Es wurden für alle 12 Strecken, für die eine Interessentensuche durchgeführt wurde, Interessensbekundungen abgegeben.

Für die Strecke Rohr – Bad Hall wurde 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.

Nach Prüfung der Eignung der Interessenten auf die Eignungskriterien hin, welche in den Informationsunterlagen angegeben waren und anhand der übermittelten Unterlagen durch die SCHIG mbH vorgenommen wurde, wurden von der selbigen die Ausschreibungsunterlagen erstellt. Der zu schließende Vertrag zwischen dem Betreiber und dem Bund bedeutet eine mehrjährige finanzielle Verpflichtung von Seiten des Bundes und bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen, die derzeit noch nicht vorliegt. Die Bekanntmachung bzw. Nicht-Bekanntmachung der Ausschreibung durch die SCHIG mbH hängt bis dato vom Entscheidungsverhalten des Bundesministeriums für Finanzen ab.

**Frage 9:**

Welche Zielsetzungen außer der mehrfach erwähnten Reduktion des öffentlichen Mitteleinsatzes verfolgen Sie bei der angestrebten Bahnreform, und wie wollen Sie die Erreichung dieser Ziele sicherstellen?

Antwort:

Bei der angestrebten Bahnreform werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung einer modernen, wettbewerbsfähigen, transparenten und diskriminierungsfreien Unternehmensstruktur der ÖBB durch Trennung des Infrastrukturbereiches vom Absatzbereich und Aufspaltung des Absatzes in wettbewerbsfähige Branchengesellschaften (Personenverkehr und Güterverkehr)
- Wettbewerbsfähige Positionierung der ÖBB im liberalisierten europäischen Schienenverkehr
- Senkung des Zuschussbedarfs durch Schaffung der organisatorischen und rechtlichen Grundlagen für Rationalisierungen und nachhaltige Kostensenkungen. Ein weiteres Wachstum der Absatzbereiche und Erzielung nachhaltiger Erlössteigerungen
- Schaffung der organisatorischen und rechtlichen Grundlagen für eine optimale Nutzung und Verwertung der Immobilien

Die Erreichung obiger Ziele soll mit der Umsetzung folgender Maßnahmen sichergestellt werden:

- Schaffung einer Holding Struktur, mit selbst für das Ergebnis verantwortlichen Töchtern (in der Rechtsform von Aktiengesellschaften)
- Maastricht-konforme Entschuldung der SCHIG und ÖBB-Schulden
- Streichung der unbegrenzten Kostendeckungsverpflichtung des § 2 BBG (automatische Verlustabdeckung) und Umstellung der Finanzierung auf ein Vertragskonzept (Verträge für Bereitstellung und Erhaltung der Infrastruktur, Verträge über Infrastrukturinvestitionen)
- Sicherung der Wachstumspotentiale im Absatzbereich durch Schaffung einer modernen und wettbewerbsfähigen Unternehmensstruktur
- Realisierung von Rationalisierungspotentialen, vor allem im Personalbereich
- Sukzessive Erhöhung des vom Absatz zu zahlenden Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE)
- Außerordentliche (insbesondere einmalige) Erlöse (z.B. Verkäufe von Liegenschaften und von sonstigem, nicht betriebsnotwendigen Vermögen der ÖBB)

Frage 10:

Hat für Sie bei der ÖBB-Reform mehr Angebot für die Fahrgäste oder eine größtmögliche Kostenreduktion oberste Priorität?

**Antwort:**

Das Angebot für die Fahrgäste soll bei größtmöglicher Kostenreduktion durch Optimierung und Effizienzsteigerung erhöht werden.

Fragen 11, 12 und 13:

Welchen Beitrag leisten betrieblich teure, aber politisch bzw. seitens der rund um die HL-AG und ihre Ansprechpartner im BMVIT gruppierten Lobby in dieser teuren Form gewünschte Eisenbahninfrastrukturprojekte zum von Ihrem Staatssekretär beklagten deutlich höheren Aufwand pro Hauptgleiskilometer als bei vergleichbaren westeuropäischen Bahnen?

Welchen Einfluss haben derartige auch in der Errichtung unnötig teure Projekte (Beispiel: HL-Ausbau mit 4,70m Gleisabstand auch dort, wo betrieblich die bloße Zulegung eines zweiten Gleises mit normalem Gleisabstand völlig ausreichen würde) auf das seitens Ihres Ressorts beklagte Anwachsen der Schieneninfrastrukturschulden?

Was werden Sie unternehmen, um die in den Fragen 11 und 12 angesprochenen Fehlentwicklungen zu korrigieren?

Antwort:

Einleitend darf ich festhalten, dass dem Ausbau der österreichischen Eisenbahninfrastruktur verkehrs- und wirtschaftspolitische Gesichtspunkte und Zielsetzungen zu Grunde liegen, die letztendlich auch im Generalverkehrsplan Österreich enthalten sind und damit den langfristigen nationalen und internationalen Infrastrukturbedürfnissen Rechnung tragen.

Die Streckenaus- und Streckenneubauten gewährleisten - insbesondere auf den europäischen Hauptachsen - die Sicherung eines qualitativ hochwertigen Eisenbahnverkehrs, wodurch nachhaltig die Voraussetzungen geschaffen werden, dass auch Österreich in Zukunft seine Position als Wirtschaftsstandort stärkt und in Verbindung damit auch Standortvorteile nützen kann.

Die Streckenaus- und Streckenneubauten schaffen die Grundlagen, die Schiene verstärkt als umweltfreundlichen Verkehrsträger am Markt zu positionieren, um dadurch eine deutliche Zunahme des Personen- wie auch des Güterverkehrsaufkommens erzielen zu können.

Die in der Frage 11 enthaltene Feststellung hinsichtlich des höheren betrieblichen Aufwandes für neue Eisenbahninfrastrukturprojekte ist aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar. Der Aufwand für die Betriebsführung einer Strecke nach einem Neu- bzw. Ausbau ist vor allem durch den geringeren Erhaltungsaufwand nachweislich deutlich geringer als der Aufwand für die Betriebsführung auf einer so genannten "alten" Strecke mit naturgemäß höheren Erhaltungs- und Reinvestitionserfordernissen.

Bei der Erarbeitung von Standards für Hochleistungsstrecken wurden zukunftsorientierte Lösungen gesucht. Insbesondere bei der Festlegung des Gleisabstandes von 4,70 m wurde von der Überlegung ausgegangen, einer absehbaren Weiterentwicklung der von der verladenden Wirtschaft eingesetzten Transportbehältnisse auch in Zukunft gerecht werden zu können.

Die Festlegung des Gleisabstandes von 4,70 m begründet sich sowohl auf eisenbahntechnische als auch auf wirtschaftliche Überlegungen. Als konkrete Beispiele für die eisenbahntechnischen Vorteile eines Gleisabstandes von 4,70 m darf ich anführen, dass

- für Gleisverbindungen keine aufwändigen Sonderkonstruktionen der Weichen erforderlich sind;

- für die Gewährleistung des Lichtraumprofiles in Gleisbögen in Abhängigkeit vom jeweiligen Radius keine bzw. nur verminderte Bogenzuschläge und damit keine bzw. nur geringfügige Gleisverschwenkungen erforderlich sind;
- vor Bahnhöfen, in denen bereits derzeit zwischen Gleisen mit Verschubtätigkeiten ein Gleisabstand von 4,75 m erforderlich ist, keine Gleisverschwenkungen zu realisieren sind;
- der Unterbau durchgehend im Regelprofil herstellbar ist;
- durch einen höheren Tunnelquerschnitt keine aerodynamischen Probleme bei der Begegnung von Zügen auftreten und damit die in Österreich durchgehend angewendete Betriebsform des Mischverkehrs weiterhin uneingeschränkt gewährleistet werden kann.

Unabhängig von den eisenbahntechnischen Vorteilen wäre anzumerken, dass - unter Zugrundelelung der Ergebnisse durchgeföhrter Untersuchungen - die Errichtung und die laufende Erhaltung einer Strecke mit einem Gleisabstand von 4,70 m im Vergleich zu einem Gleisabstand von 4,20 m, welcher gemäß internationaler Normen jedenfalls einzuhalten wäre, nur geringfügige Mehrkosten verursachen.

Frage 14:

Halten Sie Transportleistungs- und Produktivitätsvergleiche mit völlig anders strukturierten Bahnen wie etwa in den USA, wie sie im Zusammenhang mit der Bahnreform u.a. von Staatssekretär Kukacka vorgetragen werden, für seriös?

Antwort:

Da aufgrund der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes die Eisenbahnunternehmen nunmehr verstärkt dem Wettbewerb ausgesetzt sind, sind Produktivitätsvergleiche und Transportleistungsvergleiche sinnvoll und notwendig damit das jeweilige Eisenbahnunternehmen am Markt bestehen kann.

Frage 15:

Wie bemisst sich der Sozialnutzen, der den von Ihrem Haus kritisierten "hohen Sozialkosten" der ÖBB gegenübersteht, und welche Untersuchungen liegen Ihrer Beifügung zugrunde?

Antwort:

Die Ermittlung der Nutzen erfolgt im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse durch deren Monetarisierung, um diese der faktischen Komponente der Kosten gegenüberstellen zu können. Dies bedingt, dass Nutzenkomponenten herangezogen werden, die monetarisierbar sind. Dies sind vor allem die Senkung der Kosten der Erhaltung, die Senkung der Kosten der Betriebsführung, die Steigerung des Deckungsbeitrages aus maßnahmenbedingter Zusatznachfrage, die Senkung der Betriebskosten, die Senkung der Traktionsenergiekosten, die Senkung der Kosten aus kapazitätsbedingten Betriebserschwerissen, die Senkung der Kosten durch in den Fahrplan eingebaute und zufällig auftretende Verlustzeiten, und die Senkung der zusätzlichen Traktionsenergiekosten infolge Stop and Go-Verkehrs.

Die Bewertungsergebnisse aus der Gegenüberstellung der Nutzen und Kosten können der Studie "Evaluierung von Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur - Betriebswirtschaftliche und Volkswirtschaftliche Bewertung 2015" von Ernst Basler + Partner AG entnommen werden.



Frage 16:

Welche Änderungen im Eisenbahnerdienstrecht schlägt die Arbeitsgruppe unter Prof. Mazal im einzelnen vor, und wie stehen Sie zu diesen Vorschlägen?

Antwort:

Für gesetzliche Änderungen im Dienstrecht ist mein Ressort nicht zuständig.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature consisting of a large, stylized 'M' or 'B' shape on the left, followed by a more cursive and smaller signature to its right.