



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

Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

GZ. 10000/66-CS3/03 DVR 0000175

XXII. GP.-NR

Der Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol
 Parlament
 1017 Wien

788 /AB

2003 -10- 23

zu 799 /J

Wien, am 20. Oktober 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 799/J-NR/2003 betreffend Erschwernisse für Bahnkunden, unter anderem in Oberösterreich, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 2. September 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Einleitend möchte ich feststellen, dass gemäß Art. 52 Abs. 2 B-VG ein Interpellationsrecht des Nationalrates nach Art. 52 Abs. 1 B-VG hinsichtlich aller Unternehmungen besteht, für die der Rechnungshof (nach Art. 126b Abs. 2 B-VG) ein Prüfungsrecht hat. In inhaltlicher Hinsicht kann sich dieses Interpellationsrecht allerdings „nur auf die Rechte des Bundes (zB Anteilsrechte in der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft) und die Ingerenz-möglichkeiten seiner Organe beziehen, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe der juristischen Person, die von den Eigentümervertretern bestellt wurden.“ (AB 1142 BlgNR 18. GP, 4 f).

Diese Fragen haben nicht die Rechte des Bundes und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe, sondern die Geschäftsführung dieser zum Inhalt und betreffen damit keinen Gegenstand der Vollziehung im Sinne des Art. 52 Abs. 2 B-VG.

Ich habe daher die Österreichischen Bundesbahnen mit der gegenständlichen Anfrage befasst, die diese wie folgt beantwortet haben:

Frage 1:

Ist an die (Wieder-)Einbeziehung von Linz in das Netz der derzeit ohnehin teilweise durch Linz durchfahrenden Autoreisezüge der ÖBB gedacht, wenn ja wann, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Die Autoverladung am Bahnhof Linz wurde mit 27. Mai 2000 eingestellt. Im Zuge des Neubaus Linz Hauptbahnhof wurde eine mögliche Wiederinbetriebnahme von Autoreisezugverbindungen von bzw. bis Linz geprüft. Die Entscheidung fiel aus folgenden Gründen gegen die Errichtung einer neuen Autoverladeanlage:

Die Nachfrage nach Autoreisezügen von bzw. bis Linz ist ausgesprochen gering. Im Zuge des Bahnhofneubaues musste die vorhandene Auffahrtsrampe abgetragen werden. Ein Neubau der Verladeanlage wäre bei gleichzeitigem Verlust zahlreicher Parkplätze im Parkdeck notwendig geworden. An der früheren Stelle der Autoverladung ist durch die Einbindung der Linzer Lokalbahnen und durch die Errichtung des Busterminals und des Landesdienstleistungszentrums eine Wiederinbetriebnahme nicht möglich.



GZ. 10000/66-CS3/03

Im Vergleich zu anderen Autoverladebahnhöfen mussten in Linz die mit PKW beladenen Wagen den in Linz nur kurz anhaltenden Autoreisezügen beigegeben werden. Damit sind sehr hohe Manipulationskosten für den notwendigen Verschub zur Wagenbeigabe bzw. Wagenabholung verbunden.

Frage 2:

Wenn nein: Können Sie Hindernisse für andere Bahnunternehmen ausschließen, die Autoreisezüge ab/bis Linz anbieten wollen?

Antwort:

Mangels einer Verladeanlage ist es auch anderen Bahnunternehmen nicht möglich, Autoreisezüge ab bzw. bis Linz anzubieten.

Frage 3:

Was ist Ihnen im einzelnen aufgrund aktueller Studien o.ä. über die Nachfrage nach Autoreisezügen im Raum Linz/OÖ Zentralraum bekannt?

Antwort:

Die Auslastung der Autoreisezüge ab bzw. bis Linz lag bei 0 bis 3 PKW. Bei 21% der angebotenen Zugverbindungen erfolgte keine Zu- bzw. Entladung.

Frage 4:

Welche sonstigen Maßnahmen haben Sie a) in den letzten Jahren gesetzt, b) für wann in den nächsten Jahren vorgesehen, um das Angebot von Autoreisezügen in Österreich auszuweiten?

Antwort:

Die ÖBB haben verschiedenste Relationen in Österreich getestet. Bis auf Langstrecken und Nacht-Autoreisezüge zeigte sich, dass die Nachfrage äußerst begrenzt ausfällt. Das gegenwärtige Angebot an Autoreisezügen ist das Ergebnis dieser Untersuchungen.

Frage 5:

Was haben Sie hinsichtlich des Interesses u.a. der Tschechischen Staatsbahnen an der Führung von zusätzlichen Autoreisezügen durch Österreich, insbesondere in Nord-Süd-Richtung, a) im einzelnen unternommen, b) werden Sie bis wann im einzelnen unternehmen?

Antwort:

Zwischen den ÖBB und den Tschechischen Staatsbahnen (CD) finden seit rund zwei Jahren Abstimmungen im ca. zweimonatlichen Rhythmus statt. Dazu kommen Gespräche auf politischer Ebene (Arbeitsgruppe OÖ – Südböhmen). Bei keinem dieser Gespräche wurde Interesse an einer Autoreisezugverbindung über den Grenzübergang Summerau bekundet.

Frage 6:

Welche Möglichkeiten zu einer den Kaufkraftverhältnissen der Quellstaaten entsprechenden tariflichen Gestaltung solcher Autoreisezugverbindungen bestehen?

Antwort:

Die ÖBB haben mit den Ungarischen Staatseisenbahnen (MAV), den Slowenischen Eisenbahnen (SZ), den Kroatischen Eisenbahnen (HZ), der Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen (JZ) und der Nationalgesellschaft der Rumänischen Eisenbahnen (CFR) asymmetrische Preise fixiert,

GZ. 10000/66-CS3/03



die für Incoming/Transit Ost spezielle günstigere Tarifkonditionen ergeben. Dies ist auch für Autoreisezüge möglich.

Frage 7:

Welche Schritte zur verkehrs- wie umweltpolitisch gebotenen größeren Kostenwahrheit im Urlaubertransit durch Österreich werden Sie setzen, u.a. hinsichtlich einer ernsthaften nächtlichen Vignettenkontrolldichte entlang der Transitstrecken?

Antwort:

In Beantwortung dieser Frage möchte ich feststellen, dass die Vignettenpflicht bei Benützung einer Autobahn oder Schnellstraße laut Bundesstraßen-Mautgesetz derzeit für alle Fahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht weniger als 12 t beträgt, besteht. Eine Unterscheidung zwischen Fahrzeugen im Urlaubertransit und anderen Fahrzeugen besteht nicht, sie wäre im Sinne des Diskriminierungsverbotes nach geltendem EU-Recht unzulässig.

Die Vignettenkontrolle obliegt gemäß Bundesstraßen-Mautgesetz u.a. den Organen der Straßenaufsicht, und wird im Rahmen von Fahrzeugkontrollen durchgeführt. Die Einsatzpläne dieser Organe werden von den dafür zuständigen Landesbehörden erstellt und stehen nicht im Einflussbereich meines Ressorts.

Frage 8:

Halten Sie den indirekten weitgehenden Ausschluss von NutzerInnengruppen von einem Großteil des österreichischen Zugsangebots über sachlich nicht nachvollziehbare Tarifierhöhungen und Beförderungseinschränkungen für sinnvoll?

Antwort:

Da es keine sachlich ungerechtfertigten Tarifierhöhungen der ÖBB gab und gerade für sozial schwache Zielgruppen über die staatlich gestützte VORTEILScard niedrige Preise existieren, gibt es keine Ausschlüsse von NutzerInnengruppen von einem Großteil des österreichischen Zugangebotes.

Frage 9:

Welche Stellungnahme(n) haben Sie bzw. ihre Gremienvertreter gegenüber den ÖBB hinsichtlich der behinderten- und radfahrerInnenfeindlichen Tarif- und Richtlinienänderungen der ÖBB für "Sonderfahrräder" wann abgegeben?

Antwort:

Keine. Ich darf auf die Einleitung dieser Anfragebeantwortung verweisen.

Frage 10:

Welche Informationen zu den Mehr- bzw. Mindereinnahmen durch die Tarif- und Richtlinienänderungen der ÖBB für "Sonderfahrräder" liegen Ihnen vor?

Antwort:

Aufgrund der geringen Gesamtnachfrage ist das Ertragsbild der ÖBB in keiner relevanten Weise betroffen.

GZ. 10000/66-CS3/03

Frage 11:

Werden Sie eine Zurücknahme der behinderten- und radfahrerInnenfeindlichen Tarif- und Richtlinienänderungen der ÖBB für "Sonderfahräder" drängen? Wenn ja, bis wann, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ab Mitte September 2003 ermöglichen die ÖBB mobilitätseingeschränkten Menschen im Fern- und Nahverkehr gegen Vorweis eines Behindertenausweises die Gratisbeförderung von „Behinderten-Sonderfahrädern“. Lediglich bei einer Reservierung mit Platzgarantie fällt die allgemeine Reservierungsgebühr an.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a long, sweeping horizontal line that ends in a small upward curve.