



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR
332 /AB

26. Jan. 2009

zu 277 /J

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ: BMVIT-10.000/0062-I/PR3/2008

Wien, am 26. Jänner 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lausch und weitere Abgeordnete haben am 27. November 2008 unter der **Nr. 277/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Kostenexplosion einer ÖBB-Nachtverbindung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – nach Einholung von Informationen der ÖBB - wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch sind die jährlichen Produktionskosten der ÖBB für die Nachtverbindung Wien – Retz, aufgeschlüsselt nach Kostenarten?*

Die Höhe der Kosten für die genannte Zugleistung zwischen Wien Floridsdorf (Abfahrt 23.32 Uhr) und Retz (Ankunft 00.36 Uhr) ergeben sich aus dem Aufwand für das eingesetzte Fahrzeugmaterial, dem Personalaufwand und den anfallenden Kosten für die Zugtrasse. Die Kosten für den Zug betragen rund € 244.000,-. Dies sind die realen Produktionskosten für das Jahr 2009 gemäß Kalkulationstool.

Zu Frage 2:

- *Wie hoch sind die jährlichen Einnahmen der ÖBB durch die ca. 7.000 Fahrgäste auf der Nachtverbindung Wien – Retz?*

Die errechneten Einnahmenanteile werden der Leistungsbestellung gegen gerechnet. Der ÖBB-Personenverkehr AG verbleiben somit keine Tariferträge aus dieser Nachtverbindung. Die reinen Tarifeinnahmen betragen rund € 23.000,- pro Jahr.

Zu Frage 3:

- *Wie hoch sind die jährlichen Einnahmen der ÖBB durch Förderungen der Nachtverbindung Wien – Retz, aufgeschlüsselt nach Fördergeber, Förderungsgrund und Höhe der Förderung?*

Für die betreffende Nachtverbindung werden keine Einnahmen aus Förderungen lukriert.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Welche Förderungen wurden bei Vertragsabschluss 2006 erwartet, aufgeschlüsselt nach Fördergeber, Förderungsgrund und Höhe der Förderung?*
- *Was sind die Gründe für die Abweichungen zwischen den erwarteten und den tatsächlich erhaltenen Förderungen, aufgeschlüsselt nach Fördergeber, Grund und Höhe der Abweichung?*

Von den Gemeinden wurde eine rund 50-prozentige Förderung des Bundes gemäß §§ 24 und 26 ÖPNRV-G 1999 für die durch sie zu tragenden Kosten erwartet (ohne vorher beim Bund um diese Förderung anzusuchen), das sind jährlich rund € 50.000,-. Der bei Einrichtung des Nachtzuges von den Gemeinden und der ÖBB-Personenverkehr AG angestrebte Bundeszuschuss konnte vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie jedoch aus budgetären Gründen nicht gewährt werden, da das entsprechende Förderungsbudget bereits erschöpft ist und auf die Gewährung einer Förderung kein Rechtsanspruch besteht (Ermessensförderung). Für die Vertragslaufzeit wurde der Ausfall der Förderung von der ÖBB-Personenverkehr AG getragen.

Zu Fragen 6 und 9:

- *Bei welchen Stellen wurde 2008 ein Versuch unternommen, zusätzliche Fördermittel zu lukrieren, um die Aufrechterhaltung der Strecke zu gewährleisten?*
- *Wenn 2008 kein Versuch einer zusätzlichen Förderung unternommen wurde, warum nicht?*

Neben dem bereits erwähnten Förderantrag an den Bund wurde auch ein Antrag auf Förderung an den Klima- und Energiefonds (KLI-EN-Fonds) der Österreichischen Bundesregierung gestellt. Dieser wurde abgewiesen, was ausschließlich im Ermessen des selbständig agierenden KLI-EN-Fonds liegt und dieser aus finanziellen Gründen nur einen Teil der zur Förderung beantragten Projekte genehmigen konnte.



Zu den Fragen 7 und 8:

- *Welche zusätzlichen Fördermittel wurden für den Fall einer Weiterführung der Strecke zugesagt?*
- *Welche Gründe für eine Ablehnung zusätzlicher Fördermittel für eine Weiterführung wurden von den jeweiligen Stellen vorgebracht?*

Die Bahnstrecke als solche ist nie zur Disposition gestanden, deren Weiterführung ist daher gesichert. Dies hat nichts mit der Frage nach der Weiterführung eines einzelnen Zuges zu tun.

Auch Fördermittel für die Weiterführung der Strecke wurden nie beantragt und daher auch nie abgelehnt. Die Bahnstrecke als solche wird im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung finanziert. Hievon zu unterscheiden ist die Frage von Zuschüssen für die Führung einzelner Züge.

Zu Frage 10:

- *Welcher Einfluss auf Abwanderung und Arbeitslosigkeit im westlichen Weinviertel ist durch die Einstellung der Nachtverbindung zu erwarten?*

Auf die Weiterführung der Strecke und auf eine mögliche Abwanderungstendenz bzw. steigende Arbeitslosigkeit hat die Führung des Nachtzuges keinen Einfluss.

Zusätzlich zu der Beantwortung Ihrer Fragen kann ich Ihnen Folgendes mitteilen:

Bei den Verhandlungen mit der Gemeinde Hollabrunn am 11. Dezember 2008 wurde nunmehr vereinbart, dass der Zug zum unveränderten bisherigen Preis bis Juni 2009 weiter geführt wird. Im März 2009 werden auf Basis der Fahrplankonzeption für 2010 die Gespräche über die Weiterführung und Finanzierung des Zuges fortgeführt.

Doris Bures