

---

**3447/AB XXIV. GP**

---

Eingelangt am 22.12.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0054-I/PR3/2009  
DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 W i e n

Wien, am . Dezember 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 11. November 2009 unter der **Nr. 3605/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend geplante Einstellung des Schnellzugsverkehrs zwischen Linz und Graz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Schnellzugspaare verkehrten im Fahrplanjahr 1999/2000 zwischen Linz und Graz?*

Im Fahrplanjahr 1999/2000 verkehrten drei tägliche Schnellzugpaare zwischen Linz und Graz.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *Gehört durchgehender, umsteigefreier Zugverkehr zwischen Linz und Graz zum Grundangebot im Öffentlichen Verkehr?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Welches Angebot auf den einzelnen Schienenstrecken in Österreich entspricht dem gesetzlich normierten Grundangebot?*
- *Fall Sie diese Frage nicht beantworten können oder wollen – warum nicht?*

Das ÖPNRV-Gesetz verpflichtet den Bund zur Sicherung eines Grundangebots auf Basis einer bestimmten Zugskilometerleistung im Personennahverkehr, deren fahrplanmäßige Umsetzung allerdings zwischen den ÖBB und den Bundesländern verhandelt und festgelegt wird. Der Bund bestellt keine Fernverkehrsleistungen. Die angesprochene Fernverkehrsverbindung ist daher auch nicht Teil des vom Bund finanzierten Grundangebots.

Zu Frage 6:

- *Wie erklären Sie die geplante Einstellung des ohnedies bereits bis an die Schmerzgrenze ausgedünnten Schnellzugsangebots zwischen Österreichs zweit- und drittgrößtem Ballungsraum trotz der bereits erfolgten, aktuell laufenden und weiter geplanten Milliardeninvestitionen in die Schiene zwischen Linz und Graz a) den SteuerzahlerInnen, die die entsprechenden Streckenausbauten finanziert haben, b) der Öffentlichkeit vor dem Hintergrund der angeblichen Absichten der Bundesregierung, das Kyotoziel zu erreichen und generell Abgas- und Klimagas-Emissionen im Verkehr zu reduzieren?*

Neben den derzeit noch verkehrenden zwei täglichen umsteigefreien Schnellzügen gibt es noch sieben tägliche Umsteigeverbindungen in einem attraktiven 2-Stunden-Takt über den Tag verteilt.

Zu Frage 7:

- *Ist Ihnen bewusst, dass die Strecke Graz-Linz mehrere Sanierungsgebiete nach dem Luftreinhalterecht berührt und dass der Ersatz von elektrisch betriebenen Schnellzügen durch Feinstaub und Stickoxide emittierende Busse ein kontraproduktiver Beitrag zur Lösung der Feinstaub- und Stickoxid-Probleme in Österreich und konkret in diesen Sanierungsgebieten ist?*

Wie bereits erwähnt, gibt es sieben tägliche Umsteigeverbindungen mit attraktiven Regionalexpress-Zügen über den Pyhrn- und anschließenden IC- bzw. EC-Zügen über den Schoberpass.

Zu Frage 8:

- *Welche konkrete Rechtsgrundlage besteht für die Zahlungsforderungen der ÖBB für die Aufrechterhaltung zumindest des bestehenden IC-Verkehrs Linz-Graz auf der Schiene?*

Es gibt auch keinerlei gesetzliche Grundlage für eine verpflichtende Bestellung von Fernverkehrsleistungen durch den Bund. Sofern bestimmte Verbindungen zwischen Regionen von der ÖBB nicht kostendeckend betrieben werden können, liegt es an den betroffenen Regionen, gemeinwirtschaftliche Bestellungen vorzunehmen, was z.B. Vorarlberg zur Sicherstellung einer Spätabendverbindung mit Ankunft nach ein Uhr nachts in Bregenz getan hat.

Zu den Fragen 9 bis 12:

- *Sind in den letzten 5 Jahren Zahlungen des Bundes für Gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB direkt in den ÖBB-Fernverkehr geflossen?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn ja, auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage?*

- *Fließen im laufenden Jahr Zahlungen des Bundes für Gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB direkt in den ÖBB-Fernverkehr?*

Seitens des BMVIT sind keinerlei gemeinwirtschaftliche Leistungen an den Fernverkehr der ÖBB geflossen.

Zu den Fragen 13 bis 17:

- *Sind in den letzten 5 Jahren Zahlungen des Bundes für Gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB für ÖBB-Schienenpersonennah- und –regionalverkehr ÖBB-PV-intern „umgeschichtet“, also an den ÖBB-Fernverkehr weitergereicht worden?*
- *Wenn ja, in welchem Umfang jeweils in den Jahren 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008?*
- *Wenn ja, auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage?*
- *Wenn nein, wie erklären Sie sich wiederholte Medienberichte über derartige ÖBB-interne „Umschichtungen“ von für bestimmte andere Zwecke gewährten Öffentlichen Mitteln?*
- *Erfolgen auch im laufenden Jahr derartige ÖBB-interne „Umschichtungen“?*

In den Fernzügen der ÖBB ist auch die Mitfahrt von Fahrgästen mit Fahrausweisen des Nahverkehrs erlaubt. Dies ist keineswegs selbstverständlich und z.B. in vielen Fernzügen der Deutschen Bahn nicht gestattet. Für diese Mitnahme von Reisenden mit subventionierten Fahrausweisen des Nahverkehrs (z.B. Pendler-Zeitkarten oder Schülerkarten) erhält der Fernverkehr der ÖBB vom ÖBB-Nahverkehr selbstverständlich eine Abgeltung. Die Höhe derselben ist dem ho. Ressort nicht bekannt, da mit den Tarifabgeltungen des BMVIT nicht einzelne Züge bestellt werden, sondern Tarife gestützt werden. Wie die ÖBB die mit diesen gestützten Tarifen fahrenden Personen befördert, ob mit Zügen des Nah- oder des Fernverkehrs, ist für das BMVIT unerheblich. Vertragspartner im Vertrag über gemeinwirtschaftliche Leistungen ist die ÖBB-Personenverkehr AG, die aufgrund von internen Zuschlagsschlüsseln die Tarifabgeltungen des Bundes unternehmensintern zu verteilen hat.

Zu den Fragen 18 und 19:

- *Wie vertragen sich a) direkte oder b) indirekte gemeinwirtschaftliche Ausgleichszahlungen für ÖBB-Fernzüge beihilfenrechtlich mit der Liberalisierung des Schienen-Fernverkehrs?*
- *Wie können Sie insbesondere das Problem des Beihilfenverdachts – also der Quersubventionierung von im Wettbewerb stehenden Sparten oder Angeboten der ÖBB aus dem Bereich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen – verlässlich ausräumen?*

Wettbewerbsrechtlich ergibt sich aus der indirekten Subventionierung des ÖBB-Fernverkehrs kein Problem, da auch private Nah- und Fernverkehrsanbieter dieselben Subventionen erhalten bzw. erhalten würden.