

4316/AB
vom 26.01.2021 zu 4350/J (XXVII. GP)
= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie
bmk.gv.at

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.783.385

26. Jänner 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 26. November 2020 unter der **Nr. 4350/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr vs. Stilllegen von Bahnhöfen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Personen nutzen in Österreich das öffentliche Verkehrsnetz? (Mit der Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und öffentlichem Verkehrsmittel)*

Die Beantwortung dieser Frage erfolgt auf Grundlage der Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Die folgende Tabelle weist die Anzahl der Wege aus, die pro Tag von der österreichischen Wohnbevölkerung im öffentlichen Verkehr durchgeführt werden (= Personenfahrten), bezogen auf einen durchschnittlichen Wochentag, aufgeschlüsselt nach Bundesländern und den in der Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ abgefragten Verkehrsmittelkategorien.

Wege pro Tag	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich Gesamt
Stadt/Regionalbus oder Reisebus	22.594	46.014	126.352	150.871	82.216	126.730	131.798	72.032	173.738	932.345
Hauptverkehrs-mittel Straßenbahn, Ubahn	9.940	4.103	85.130	58.842	4.279	90.326	13.567	2.993	1.155.771	1.424.951
Eisenbahn/Schnellbahn oder Fernzug	15.406	16.625	222.596	54.075	31.353	50.147	32.453	44.106	169.497	636.258
ÖV-Gesamt	47.940	66.742	434.078	263.788	117.848	267.203	177.818	119.131	1.499.006	2.993.554
Anteile in [%]	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich Gesamt
Stadt/Regionalbus oder Reisebus	0,8%	1,5%	4,2%	5,0%	2,7%	4,2%	4,4%	2,4%	5,8%	31,1%
Hauptverkehrs-mittel Straßenbahn, Ubahn	0,3%	0,1%	2,8%	2,0%	0,1%	3,0%	0,5%	0,1%	38,6%	47,6%
Eisenbahn/Schnellbahn oder Fernzug	0,5%	0,6%	7,4%	1,8%	1,0%	1,7%	1,1%	1,5%	5,7%	21,3%
ÖV-Gesamt	1,6%	2,2%	14,5%	8,8%	3,9%	8,9%	5,9%	4,0%	50,1%	100,0%

Tabelle: Anzahl und Anteil der Wege pro Tag nach ÖV-Verkehrsmittelkategorie und Bundesland, Alle Tage (Mo-So)

(https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/oesterreich_unterwegs.html)

Das heißt, insgesamt werden in Österreich im öffentlichen Verkehr 2,99 Mio. Wege (Personenfahrten) pro durchschnittlichem Wochentag von der österreichischen Wohnbevölkerung durchgeführt (= 100%). Ca. die Hälfte davon (50,1%) entfällt allein auf Wien, der Rest verteilt sich auf die anderen Bundesländer wie in der Tabelle dargestellt.

Zu Frage 2:

- Was versteht das BMK unter einem sozialen Verkehrssystem?

Der öffentliche Verkehr stellt nicht nur einen wesentlichen Teil der Daseinsvorsorge dar, sondern ist auch für die Erreichung einer klimaneutralen Mobilität die wesentliche Säule. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, jedem Menschen in Österreich damit eine umweltschonende Mobilitätsgarantie anzubieten, entweder durch Linienverkehrsmittel im Bus- und Bahnbereich oder mit ergänzenden alternativen Bedienformen.

Österreich ist schon jetzt das Land mit den meisten im Bahnverkehr zurückgelegten Personenkilometern innerhalb der EU. Weiters sind die Tarife im internationalen Vergleich sehr günstig. Durch das 123-Klimaticket, dessen Österreichstufe in diesem Jahr geplant ist, wird ein weiteres preislich sehr attraktives Tarifangebot geschaffen.

Zu den Fragen 3 und 4:

- Wie passen das Ziel eines sozialen Verkehrssystems, das im Gesamtverkehrsplan für Österreich definiert ist, und die Schließung von benötigten Bahnstrecken, Bahnhöfen und Bahnhaltestellen zusammen?
- Wie passen das Ziel des BMK zur verstärkten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und die Stilllegung von benötigten Bahnstrecken, Bahnhöfen und Bahnhaltestellen zusammen?

Mein Ministerium ist stets bemüht, das Bahnsystem weiter zu optimieren. Neben den verkehrlichen Aspekten ist dabei insbesondere auch auf den sparsamen Umgang mit Steuermitteln zu achten. Die Umweltbilanz Bus – Bahn kann nicht generell pro Bahn dargestellt werden. Die Bahn kann ihre Systemeigenschaften dort gut ausspielen, wo es um den Transport vieler Fahrgäste und großer Gütermengen geht. Insbesondere in diesen Bereichen gilt es den Bahnverkehr auszubauen.

Im Rahmen des ÖBB-Zielnetz 2025+

(siehe <https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz>) wurden Strecken identifiziert, deren Nachfragepotenziale die nachfolgenden erläuterten Mindestwerte zum damaligen Zeitpunkt nicht erreichten. Diese wurden als „nicht systemadäquat“ eingestuft und für diese Strecken wurden in weiterer Folge Gespräche mit den betroffenen

Bundesländern bezüglich der weiteren Entwicklung geführt. Aufgrund der Kompetenz der Länder bezüglich der Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) erfolgten Entscheidungsprozesse zur Einstellung von Strecken daher jeweils in enger Abstimmung mit den Bundesländern.

Die Einstufung der Strecken als „nicht systemadäquat“ geschah auf folgender Grundlage:

Personennah- und Regionalverkehr

- Strecken, die ausschließlich dem Personennah- und -regionalverkehr dienen, wurden als nicht systemadäquat eingestuft, wenn ihr Aufkommenspotenzial unter 2.000 Reisende pro Tag innerhalb einer Distanz von 60 km (60 Minuten Fahrzeit) beträgt.

Güterverkehr auf Zubringerstrecken

- Strecken, die ausschließlich dem Güterzubringerverkehr dienen, wurden als nicht systemadäquat eingestuft, wenn ihr Aufkommenspotenzial unter 4.000 – 5.000 Wagen bzw. 250.000 GBt pro Jahr innerhalb einer Distanz von 15 km beträgt.

Beide Kriterien sollten eine wirtschaftlich vertretbare Nutzung der Infrastruktur sicherstellen. Kriterien reflektieren naturgemäß eine Prioritätensetzung zu einem gegebenen Zeitpunkt. Die Kriterien zur Systemadäquanz wurden im Zeitraum 2009-2010 erarbeitet. Sie werden im Hinblick auf die ambitionierten Zielsetzungen des Regierungsprogramms für das Zielnetz 2040 evaluiert werden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Zielnetz 2025+ war bei 725 km ÖBB-Strecken die Systemadäquanz im Bundesnetz nicht gegeben (siehe Anhang G des Zielnetz 2025+). Die Feststellung der fehlenden Systemadäquanz führte nicht zur automatischen Einstellung der Strecken – dafür wären die angewandten Betrachtungen zu grob gewesen –, sondern dazu, dass deren weitere Entwicklung in Folge im Detail überprüft wurde.

Für Strecken mit aufrechtem Personenverkehr wurden deshalb mit den betroffenen Bundesländern Untersuchungen zu deren weiteren Entwicklung gestartet. Für nähere Informationen möchte ich auf meine Beantwortung 880/AB zur parlamentarischen Anfrage Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr (826/J) hinweisen.

In ähnlicher Form wie bei den Bahnstrecken wurden auch für Verkehrsstationen Schwellenwerte für die Systemadäquanz mit 80 prognostizierten Ein- und Aussteiger_innen festgelegt. Verkehrsstationen, die unter dieser Grenze liegen, wurden und werden hinsichtlich ihres Fortbestandes geprüft. Dabei werden insbesondere folgende Aspekte analysiert:

- Prognostizierte Entwicklung der Ein- und Aussteiger_innen (meist auf Basis von sogenannten Potential- und Umfeldanalysen)
- Künftig anfallende Investitionskosten und Aufwände für die Infrastruktur
- Künftig anfallende Aufwände für die Bestellung von Verkehrsdiensten
- Fahrplankonzepte, Betriebsprogramm, Kapazitätssituation
- Möglichkeiten der Ersatzbedienung

Auf Basis dieser Aspekte wird – im Regelfall gemeinsam mit den Verkehrsdienstebestellern und den betroffenen Bundesländern – eine Abwägung pro/contra die Auflassung von Verkehrsstationen durchgeführt. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass mitunter die Auflassung von Verkehrsstationen notwendig sein kann, um beispielsweise auf einer Strecke attraktivere Verkehrsangebote und/oder schnellere Fahrzeiten im Sinne einer

Stärkung des öffentlichen Verkehrs erreichen zu können, was anhand von folgenden Beispielen veranschaulicht werden soll:

- Seit Fahrplanwechsel 2014/2015 wird auf der **Traisentalbahn** ein Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung gefahren und gleichzeitig ein konsequenter Stundentakt in der Gegenrichtung unter Einhaltung aller Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen St. Pölten und Traisen angeboten. Dazu war es nötig, die Bedienung der vier Verkehrsstationen Rotheau-Eschenu, Göblasbruck, Spratzern und Spratzern Haltestelle einzustellen, da sonst die kritischen Fahrzeiten zwischen diesen Knotenbahnhöfen bzw. den Kreuzungsbahnhöfen auf der eingleisigen Strecke nicht eingehalten werden könnten. Die Fahrgastzahlen sind zwischen 2014 und 2019; gemessen an einem Oktober-Werntag am maßgeblichen Querschnitt zwischen St.Pölten Alpenbahnhof und St.Pölten Porschestraße; um 19% gestiegen.
- Das Fahrplanangebot auf der **Kremser Bahn** (St. Pölten –) Herzogenburg – Krems wurde mit Fahrplanwechsel 2015/16 in mehrfacher Hinsicht verbessert:
 - Mehr direkte Züge zwischen St.Pölten und dem Kamptal
 - Konsequenter Stundentakt mit einheitlichen Zeiten und Halten
 - Halbstundentakt am Nachmittag:
 Um diesen Taktverkehr auf der eingleisigen Strecke zu ermöglichen und die Anschlüsse zu den Fernverkehrszügen in St. Pölten zu gewährleisten, mussten die Halte in Meidling im Tal und Klein Wien entfallen. Von 2014 bis 2019 sind die Fahrgastzahlen dieser Strecke, gemessen an einem Oktober-Werntag am maßgeblichen Querschnitt zwischen Krems an der Donau und Furth-Palt, um 15% gestiegen.
- **Mattigtalbahn:** Mit Fahrplanwechsel 2017/18 halten im Bahnhof Neumarkt am Wallersee (damals noch mit der Bezeichnung „Neumarkt-Köstendorf“) stündlich Fernverkehrszüge der Weststrecke, wodurch eine gänzlich neue Reisekette aus dem Mattigtal in Richtung Vöcklabruck, Linz und Wien ermöglicht wurde. Für diesen attraktiven Anschluss zwischen der Mattigtalbahn und dem Weststrecken-Fernverkehr musste jedoch die Fahrzeit zwischen dem Knotenbahnhof Neumarkt am Wallersee und dem Bahnhof Mattighofen verkürzt werden, wo sich die Züge dieser eingleisigen Strecke begegnen. Daher halten die Taktzüge nicht mehr in den Stationen Teichstätt, Achenlohe und Munderfing Dampfsäge, nur einzelne Schüler_innen- und Verdichterzüge zu den Hauptverkehrszeiten bleiben an den beiden erstgenannten Stationen weiterhin dort stehen. Trotz der Verschlechterung für diese drei Haltestellen haben die Fahrgastzahlen insgesamt alleine in den zwei Jahren von 2017 und 2019 um 21% zugenommen (gemessen an einem Oktober-Werntag am maßgeblichen Querschnitt zwischen Friedburg und Lengau).

Zu Frage 5:

- Wie viele Bahnhöfe wurden seit 2012 in Österreich stillgelegt und aus welchem Grund?
(Mit der Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Angabe der Ortschaften)

Im Bahnnetz der ÖBB-Infrastruktur gibt es derzeit rd.1000 Bahnhöfe und Haltestellen (Stand 2020). Seit 2012 wurden 63 Bahnhöfe stillgelegt bzw. aufgelassen. Für Details siehe beigelegtes Datenblatt.

Zu Frage 6:

- *Wie viele Bahnhöfe wurden in Österreich seit 2012 neu errichtet? (Mit der Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Angabe der Ortschaften)*

Seit 2012 wurden 17 Bahnhöfe neu errichtet, welche sich je Bundesland wie folgt aufgliedern:

- **Kärnten:** Klagenfurt Süd, Klagenfurt West, Klagenfurt Ebenthal (Ortschaft: Ebenthal), Ledenitzen West (Ortschaft: Finkenstein/Ledenitzen), Mittlern, Paternion-Feistritz (Ortschaft: Feistritz) und Villach Landskron (Ortschaft: Villach)
- **Niederösterreich:** Neumarkt an der Ybbs
- **Oberösterreich:** Schalchen-Mattighofen (Ortschaft: Mattighofen)
- **Steiermark:** Graz Murpark
- **Tirol:** Abfaltersbach, Hall-Thaur, Heinfels, Vils Stadt und Weitlanbrunn (Ortschaft: Sillian)
- **Wien:** Wien Aspern Nord und Wien Hauptbahnhof (inkl. Wien Südtiroler Platz)

Zu Frage 7:

- *Wie viele Bahnhöfe wurden in Österreich seit 2012 saniert? (Mit der Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Angabe der Ortschaften)*

Seit 2012 wurden 174 Bahnhöfe saniert bzw. modernisiert. Für Details siehe beigelegtes Datenblatt.

Zu Frage 8:

- *Welche Bahnhöfe und Bushaltestellen sollen in den nächsten zwei Jahren geschlossen bzw. nicht mehr angefahren werden? (Mit der Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern)*

In den nächsten zwei Jahren sollen neun Bahnhöfe stillgelegt bzw. nicht mehr angefahren werden, welche sich je Bundesland wie folgt aufgliedern:

- **Niederösterreich:** Weikendorf, Weigelsdorf und Hart-Wörth
- **Oberösterreich:** Steyrling, Lahnstein und Langwies
- **Tirol:** Patsch und Unterberg-Stefansbrücke
- **Steiermark:** Hönigsberg

Die Entscheidung zu möglichen Schließungen von Bushaltestellen liegt nicht im Kompetenzbereich meines Ressorts.

Zu Frage 9:

- *Welche Größe (in km) haben das Wiener Bahn- und U-Bahn-Netz und wie viele Haltestellen gibt es?*

Das Wiener Bahnnetz hat eine Länge von ca. 183 km mit 50 Bahnhöfen und Haltestellen.

Das Wiener U-Bahnnetz hat nach den Informationen auf der Webseite der Stadt Wien (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/planungsergebnis/index.html>) eine Länge von 83,6 km und 109 Stationen.

Zu Frage 10:

- Welche Größe (in km) hat das Kärntner Bahnhnetz und wie viele Haltestellen gibt es?

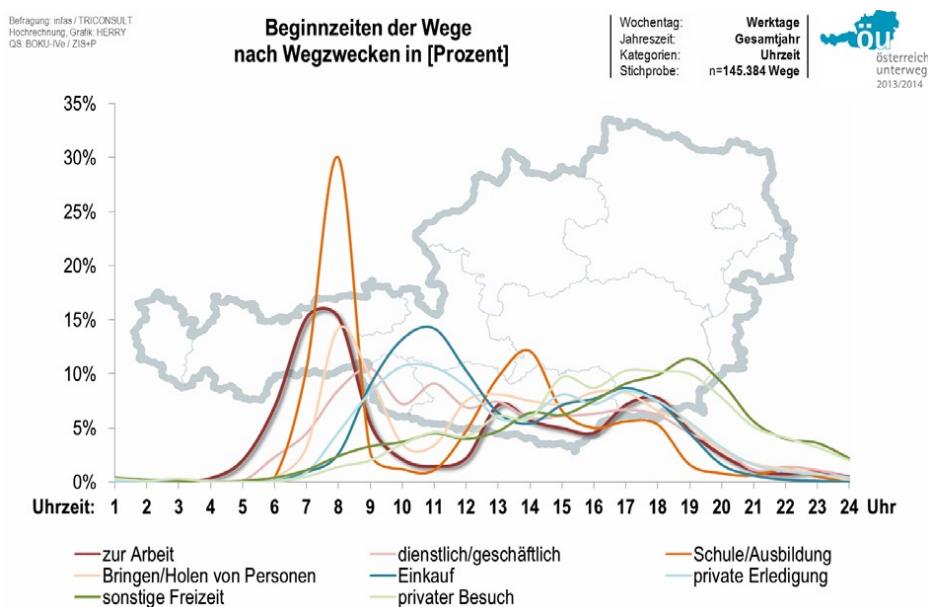
Das Kärntner Bahnhnetz hat eine Länge von ca. 516 km und es gibt 99 Bahnhöfe und Haltestellen.

Zu den Fragen 11 und 12:

- Zu welchen Zeiten haben die öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich die höchste und die niedrigste Auslastung? (Mit der Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Art der öffentlichen Verkehrsmittel)
- Worauf sind die Auslastungszahlen der öffentlichen Verkehrsmittel zurückzuführen? (Mit der Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Art der öffentlichen Verkehrsmittel)

Das Verkehrsaufkommen ist nicht gleichmäßig auf den Tag verteilt, sondern unterliegt starken Schwankungen im Tagesverlauf sowohl im Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr, was zu entsprechenden Auslastungen führt.

Folgende Abbildung zeigt, wann (zu welcher Stunde) die an einem Werktag zurückgelegten Wege beginnen, und zwar unterschieden nach Wegzweck. Die Abbildung bzw. die dahinterliegende Auswertung umfasst das gesamte Bundesgebiet und alle Verkehrsmittel an Werktagen. Da die Spitzen der Tagesganglinie maßgeblich von der Verteilung der Wegezwecke über den Tagesverlauf bestimmt werden (siehe Beschreibung) wird in dieser Näherung davon ausgegangen, dass der Verlauf ähnlich für alle Bundesländer und Verkehrsmittel ist.



Beschreibung:

An Werktagen ist vor 4 Uhr morgens praktisch kein Verkehr festzustellen, in den folgenden 3 Stunden steigt jedoch das Verkehrsaufkommen der beginnenden Wege stark an und erreicht ab 7 Uhr den höchsten Wert des Tages. Danach sinkt das Verkehrsaufkommen wieder, erreicht zwischen 11 und 14 Uhr einen weiteren und ab 17 Uhr einen dritten Höhepunkt. Die beiden weiteren Höhepunkte fallen allerdings geringer aus als der morgendliche Tageshöchstwert. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Betrachtung der Startzeiten der Wege nicht die Verkehrsspitzen des Wegenetzes repräsentiert, da bei diesen auch die Wegedauer eine Rolle spielt.

Bestimmt wird die Verteilung der Beginnzeiten vorwiegend durch Arbeitsplatzwege und Wege zu Ausbildungszwecken bzw. durch die Wege zum Bringen und Holen von Personen (vorwiegend von Kindern). Alle drei Wegzwecke haben einen ähnlichen Tagesverlauf der Startzeit mit einem morgendlichen Höhepunkt, zu Mittag endet die Ausbildung teilweise bereits, Teilzeitbeschäftigte fahren teilweise nach Hause und Vollzeitbeschäftigte gehen auf Mittagspause. Daher fällt der abendliche Verkehr – wenn die Vollzeitbeschäftigen nach Hause fahren und der Rest der Schülerinnen und Schüler nach Hause kommt – nicht so groß aus, bzw. verteilt er sich auf einen größeren Zeitraum.

Bei den privaten Wegen und Freizeitwegen zeigt sich, dass Einkaufswege häufig am Vormittag erledigt werden, während private Erledigungen gleichmäßiger über den Tag verteilt sind. Dagegen weisen private Besuche und Freizeitwege ein anderes Muster auf. Diese haben ihre anteiligen Höchstwerte zwischen 17 und 20 Uhr.

Zu den Fragen 13 bis 15:

- Warum wurde die Bahnhaltestellen Oberfalkenstein bei Obervellach stillgelegt?
- Warum hat sich das BMK nicht für einen Erhalt der Haltestelle Oberfalkenstein bei Obervellach eingesetzt?
- Warum wurde die Gemeinde Obervellach seitens des BMK nicht bei der Finanzierung der Sanierung der Haltestelle unterstützt?

Bei der Haltestelle Oberfalkenstein handelt es sich um eine sogenannte „Interessentenhaltestelle“. Die Errichtung und Instandhaltung einer Interessentenhaltestelle erfolgt durch den jeweiligen Interessenten, der Zug-Halte an dieser Haltestelle bestellt – im konkreten Fall ist das die Gemeinde Obervellach.

Die Haltestelle Oberfalkenstein wurde unter meinem Amtsvorgänger mit Fahrplanwechsel 2019 am 15.12.2019 aufgelassen. Die Auflassung der Haltestelle „Oberfalkenstein“ wurde im Jahr 2016 zwischen dem damaligen BMVIT, dem Land Kärnten und den ÖBB aufgrund fehlender Nachfrage und zu geringen Potenzials für Reisende vereinbart. Verkehrszählungen in den Jahren vor der Schließung haben gezeigt, dass nicht mehr als 1 bis 3 Fahrgäste im Morgenzug und keine Fahrgäste im Abendzug unterwegs waren. Für die wenigen Fahrgäste (Schüler_innen) im Morgenverkehr wurde ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Zu den Frage 16 und 17:

- Beziehen sich die Vorhaben und Ziele des Gesamtverkehrsplans für Österreich ausschließlich auf Bahnhöfe und Bahnhaltestellen, die von der ÖBB errichtet wurden und in Stand gehalten werden?
 - a. Wenn ja, warum?
 - b. Wenn nein, welche Bahnhöfe und Bahnhaltestellen sind noch inbegriffen?
- Wie werden von Gemeinden errichtete Bahnhöfe und Bahnhaltestellen im Gesamtverkehrsplan berücksichtigt?

Mein Ressort ist grundsätzlich bestrebt, dass die Ziele des Gesamtverkehrsplanes und in weiterer Folge auch die Ziele des derzeit in Erarbeitung befindlichen Mobilitätmasterplanes 2030 in ganz Österreich so weit wie möglich Anwendung finden. Das BMK kann aber natürlich nur Maßnahmen in seinem eigenen Wirkungsbereich direkt beeinflussen.

Zu Frage 18:

- Welche gemeinwirtschaftlichen Leistungen bestellt der Bund bei Schienenverkehrsunternehmen?

Gemeinwirtschaftliche Leistungen sind Leistungen, deren Kosten nicht allein durch Tarifeinnahmen gedeckt werden können. Im Schienenpersonennahverkehr werden im Wesentlichen alle Leistungen von der öffentlichen Hand bestellt, im Schienenpersonenfernverkehr ein Großteil. Ab dem Fahrplanjahr 2019 (Vorarlberg, Steiermark und Kärnten) bzw. 2020 (restliche Regionen) erfolgt die Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr bei der ÖBB-PV AG gemeinsam durch Bund und Länder. Es werden so rd. 79 Mio. Fahrplankilometer bestellt, wobei hier der Bund rd. 75% des Finanzierungsaufwandes trägt. Bei den in Österreich gemeinwirtschaftlichen Leistungen erbringenden Privatbahnen, die vorrangig zur Bedienung der regionalen Verkehrsbedürfnisse beitragen, erfolgt ab dem Fahrplanjahr 2021 eine gemeinsame Bestellung durch Bund und Land. Hier werden noch einmal rund 12 Mio. Fahrplankilometer bestellt, wovon der Bund rd. 50% finanziert. Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr erfolgt ausschließlich durch den Bund. Hier werden rd. 16 Mio. Fahrplankilometer bestellt.

Insgesamt wendet der Bund für Bestellungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei Schienenbahnen rd. 990 Mio. € jährlich auf.

Ein detaillierter Bericht über die vom Bund bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen wird gemäß § 49 Bundesbahngesetz bzw. § 3 Privatbahngesetz 2004 jährlich dem Parlament zur Kenntnis überreicht.

Zu den Fragen 19 und 20:

- Sind alternative Bedienungsformen und Mikro-ÖV-Systeme Teil des *Gesamtverkehrsplans für Österreich*?
 - a. Wenn ja, inwiefern?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
- Ist seitens des BMK eine gesetzliche Änderung und Anpassung des Kraftfahrliniengesetzes und des Gelegenheitsverkehrsgesetzes zur Regelung alternativer Bedienungsformen geplant?
 - a. Wenn ja, wie sieht diese gesetzliche Änderung aus und wann soll sie umgesetzt werden?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Der Einsatz von alternativen Betriebsformen wird seitens meines Ministeriums durchaus begrüßt und stellt eine sinnvolle Ergänzung für die Daseinsvorsorge öffentlicher Verkehrsmittel in dünn besiedelten Gebieten und zu „Schwachlastzeiten“ dar.

Alternative Betriebsformen fallen auch unter den Geltungsbereich des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 – ÖPNRV-G 1999. Der Betrieb alternativer Betriebsformen kann unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 leg. cit. („Bestellerförderung“) mit Bundesmitteln gefördert werden.

Da die Anzahl an bedarfsorientierten Bedienformen in Österreich stetig ansteigt und in diesem Zusammenhang auf Bundesebene beabsichtigt war, die Bedeutung alternativer Betriebsformen auch bundesgesetzlich weiter zu festigen, wurde im Rahmen der letzten Novelle zum ÖPNRV-G 1999 (BGBI. I Nr. 59/2015) durch die Aufnahme des Wortes „insbesondere“ im Klammerausdruck zu § 3 Abs. 1 leg. cit. unmissverständlich klargestellt, dass Verkehrsdienelebenen bezogen auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr nicht nur ausschließlich Kraftfahrlinienvverkehre im herkömmlichen Sinn erfassen.

Alternative Betriebsformen werden zukünftig verstärkt unter dem Aspekt des „Mikro ÖV“ beleuchtet werden. Eine (zusätzliche) Verbesserung bzw. Sicherstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Existenz dieses speziellen Segments (insbesondere zur Abgrenzung zum reinen Taxisgewerbe etc.) wird angestrebt.

Ein Änderungsbedarf für weitere Verbesserungen der damit im Zusammenhang stehenden bundesgesetzlichen Grundlagen wird laufend evaluiert. Dieser Prozess wird jedenfalls in enger Abstimmung mit den beteiligten Stakeholdern erfolgen.

Zu den Fragen 21 und 22:

- *Sind seitens des BMK Maßnahmen zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum geplant?*
 - a. *Wenn ja, welche und wo? (Mit der Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Angabe der Ortschaften)*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Sind seitens des BMK Maßnahmen geplant, um die künftige Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum weiterhin sicherzustellen?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Bestellung des Öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs fällt, soweit sie über die Sicherstellung des Grundangebotes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 hinausgeht (siehe Frage 18), gemäß §§ 11 bis 13 leg. cit. grundsätzlich in die Zuständigkeit der regionalen Gebietskörperschaften. Zur Unterstützung dieser Aufgabe der Länder und Gemeinden leistet der Bund finanzielle Mittel gemäß §§ 24 und 26 leg. cit.

Weiters ist mein Ressort bestrebt, den Gesetzesrahmen für die kleinteilige Erschließung des ländlichen Raumes rechtssicher und transparent den modernen Bedürfnissen anzupassen. Sehen Sie dazu auch meine Ausführungen zu den Fragen 19 und 20.

Leonore Gewessler, BA

