

2634/A.B. BR/ 2011
zu 2843/J BR/ 2011
Präs. am 05. Dez. 2011



GZ. BMVIT-10.000/0060-I/PR3/2011
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Bundesrates
Mag.^a Susanne Neuwirth
Parlament
1017 Wien

Wien, am 24. November 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Bundesräte Krusche und weitere Bundesräte haben am 5. Oktober 2011 unter der **Nr. 2843/J** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Streichung von Zugverbindungen zwischen Graz und Salzburg bzw. Innsbruck unter besonderer Berücksichtigung von Leoben gerichtet.

Den im Motiventeil dieser Anfrage dargestellten Sachverhalt möchte ich insofern richtigstellen als dazu anzumerken ist, dass im derzeit gültigen Fahrplan 2011 lediglich drei Tageszüge zwischen Graz und Salzburg vom Bund finanziert werden. Alle weiteren Verbindungen werden seitens der ÖBB-Personenverkehr AG freiwillig erbracht.

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Mit welchen wissenschaftlichen Methoden erfolgte die Erhebung der Fahrgäste zwischen Graz und Innsbruck und in welchem Zeitraum wurde diese durchgeführt?*



Die Bahnunternehmen führen die Fahrgasterhebungen über ein Drei-Säulen-Modell durch: laufende Zählungen durch Zugbegleiter, Zählungen durch externe Institute und Ticketverkäufe auf einer bestimmten Strecke.

Zu den Fragen 2 und 3:

- Welche Berechnungsmethoden und Grundlagen (Einnahmen und Kosten) werden zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit der Zugverbindungen zwischen Graz und Salzburg sowie zwischen Graz und Innsbruck herangezogen?
- Von wem bzw. von welcher Organisation wurden die Kostenrechnungen erstellt?

Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Zugverbindungen obliegt der ÖBB-Personenverkehr AG. Der Abgeltungsbedarf einer nicht eigenwirtschaftlich zu betreibenden Strecke unterliegt des Weiteren den Bestimmungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, welche direkt in den aktuellen Verkehrsdienstevertrag übernommen wurden. Die ermittelten und durch die SCHIG mbH plausibilisierten Kostensätze werden durch unabhängige Prüfinstanzen verifiziert.

Die Kostenrechnungen werden, wie in jedem anderen Unternehmen auch, von den ergebnisverantwortlichen Bereichen des Unternehmens in Zusammenarbeit mit der Abteilung Controlling der ÖBB-Personenverkehr AG durchgeführt.

Zu Frage 4:

- Welcher Kostenvorteil ergibt sich für die ÖBB auf Grund der geplanten Streichungen?

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG).

Die vorliegende Frage betrifft daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und ist somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 idGF. determinierten Fragerecht nicht erfasst.



Zu Frage 5:

- *Gibt es Fahrgastanalysen hinsichtlich der Frequenz zwischen den einzelnen Haltestellen und insbesondere von und nach Leoben bei den gegenständlichen Zugverbindungen? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen und mit welchen wissenschaftlichen Methoden erfolgte die Erhebung der Fahrgäste zwischen den einzelnen Haltestellen und in welchem Zeitraum wurde diese durchgeführt?*

Die Fahrgastfrequenzen von und nach Leoben wurden erhoben. Hinsichtlich der Erhebungsmethoden darf ich auf meine Beantwortung zu Frage 1 verweisen.

Zu Frage 6:

- *Welche ist die Stellungnahme Ihres Ministeriums zum im Dezember 2010 vorgelegten „Interregio Konzept“ von Fahrgast?*

Die Interessen der Benützer vor Ort sind bei der Angebotserstellung natürlich besonders zu berücksichtigen. Es darf jedoch auf der anderen Seite nicht vergessen werden, dass bei sämtlichen Angebotsvarianten stets auch die Kosten zu hinterfragen sind bzw. die Finanzierung sichergestellt werden muss. Im konkreten Fall ist eine Aufrechterhaltung der zur Disposition stehenden Verkehre, welche derzeit durch das Verkehrsunternehmen freiwillig betrieben werden, nur durch Zusatzbestellungen abzudecken. Für das Jahr 2012 konnte eine Einigung über die Finanzierung mit den betroffenen Ländern Steiermark und Salzburg gefunden werden.

Zu Frage 7:

- *Ist es richtig, dass bereits eine Konzession für einen Busverkehr zwischen Graz und Salzburg vergeben wurde? Wenn ja, wann, an wen und für welchen Zeitraum ist dies erfolgt und wird Leoben als Haltestelle eingebunden?*

Die Erteilung einer Konzession für die Strecke Graz – Salzburg fällt in die Zuständigkeit des Landeshauptmannes der Steiermark oder der Landeshauptfrau von Salzburg.

Zu Frage 8:

- *Wie ist Ihre artikulierte Verpflichtung, wonach Sie „die Nord-Süd-Verbindungen“ (also die Pyhrn-Achse) bzw. „die inneralpinen Verbindungen“ und die „Verbindungen der Landeshauptstädte im Taktverkehr massiv stärken“ wollen und Ihr wiederholtes Bekenntnis gegen die drohende Marginalisierung des Südens, insbesondere des Großraumes Graz, in Anbetracht der bevorstehenden Streichungen von Direktverbindungen zu interpretieren?*

Wie aus der angeschlossenen Beilage ersichtlich, konzentriert sich die Verpflichtung des Bundes im Hinblick auf Schnellverkehrsverbindungen auf die Versorgung der südlichen Regionen. Der forcierte Infrastrukturausbau überwiegend auf der Südbahnstrecke unterstreicht darüber hinaus das Augenmerk auf die Nord-Süd-Achse.

Der Wegfall der Direktverbindungen von Linz nach Graz begründet sich darin, dass das Land Oberösterreich die Leistungsfinanzierung nicht mehr weiter sicherstellte. Die durch den abgeschlossenen Bundesvertrag erstmals auch langfristig sichergestellte Versorgung mit besser nachgefragten Nahverkehrsleistungen in den betroffenen Regionen sollte nicht in den Schatten der wegfallenden Direktverbindungen gestellt werden.

Zu Frage 9:

- *Welche Änderungen werden sich für die Obersteiermark und Leoben nach Fertigstellung der Koralmbahn, insbesondere hinsichtlich möglicher Zugführungen von Graz nach Salzburg/Innsbruck ergeben?*

Die Reisezeit Graz – Salzburg/Innsbruck via Klagenfurt (Tauernstrecke) wird durch die Fertigstellung des Koralmtunnels in etwa jener durch das Ennstal entsprechen. Allerdings kann noch keine endgültige Aussage getroffen werden, da über Angebote, Frequenzen und Halte auf der Koralmstrecke, welche aus heutiger Sicht 2022 in Betrieb gehen wird.

Zu Frage 10:

- *Ist es richtig, dass der EN 465 nach Graz bereits mehrmals eine mehrstündige Verspätung wegen verspäteter Abfahrt in Buchs hatte, weil kein Lokführer verfügbar war?*

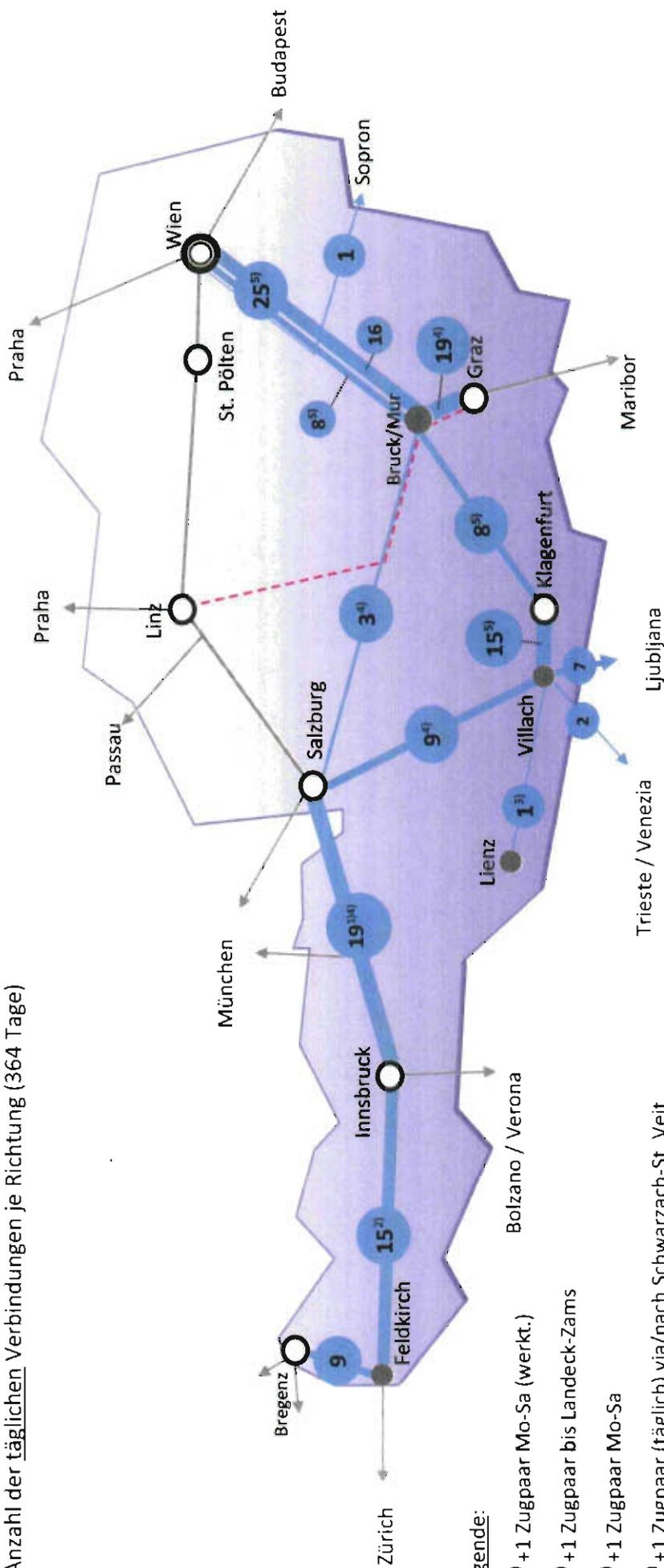
Laut Auskunft der SCHIG sind keine Unregelmäßigkeiten bezüglich der Triebfahrzeugführerstellung bei diesem Zug in Buchs bekannt.

Beilage

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Doris Bures'. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Anzahl der vom Bund bestellten Fernverkehrsverbindungen in Österreich 2011 (Plan 2012) schematische Darstellung

Anzahl der täglichen Verbindungen je Richtung (364 Tage)



Legende:

- ¹⁾ +1 Zugpaar Mo-Sa (werkst.)
- ²⁾ +1 Zugpaar bis Landeck-Zams
- ³⁾ +1 Zugpaar Mo-Sa
- ⁴⁾ +1 Zugpaar (täglich) via/nach Schwarzach-St. Veit
- ⁵⁾ +1 Verbindung (tägl., nordwärts), +1 Verbindung an So&Ft (nordwärts), +2 Zugpaare (saisonal)
- FV-Bestellungen nur innerhalb des Bundesgebietes

- Bundesbestellungen (nur tägliche Zugpaare)
- FV-Linien ohne Bestellung
- - - eingestellte Landesbestellungen