

3752/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.3797/J - NR/1998, betreffend die Zukunft des Bahn - und Busbetriebs der Graz - Köflacher Eisenbahn - und Bergbau - Gesellschaft mbH (GKB), die die Abgeordneten Pollet - Kammerlander, Freundinnen und Freunde am 3. März 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Die Aussage, daß die ÖIAG um keine Verlängerung der mit 31.12.1998 ablaufenden Konzession für den Eisenbahnbetrieb der Graz - Köflacher Eisenbahn ansuchen wird, ist zutreffend. Nicht zutreffend ist hingegen, daß man "in Österreich bislang bei der Suche nach einem neuen Konzessionär bzw. Eigentümer offenbar noch nicht fündig wurde". Es haben sich im Gegenteil bisher mehrere in - und ausländische Interessenten gemeldet. Unter diesen Interessenten befindet sich auch die französische Gesellschaft CGEA.

Zu den einzelnen Fragen erlaube ich mir folgendes auszuführen:

1. Wie ist der aktuelle Stand um die Vergabe der Konzession bzw. um den Verkauf der Verkehrssparte der GKB?

Antwort:

Es haben sich bisher eine Reihe in - und ausländischer Unternehmen für den Verkehrsbereich der GKB interessiert. Mit jedem dieser Interessenten werden Gespräche geführt. Bisher wurden und werden jedoch keine konkreten Zusagen abgegeben, die einer Präjudizierung des Bundes als Eigentümer der GKB hinsichtlich der erst zu treffenden Entscheidung über die gesellschaftsrechtliche Zukunft der GKB gleichkommen würden. Das Ziel des Eigentümers Bund ist in jedem Fall der Weiterbestand der GKB als größtem öffentlichen Verkehrsträger in der Weststeiermark.

2. Ist davon auszugehen, daß der zukünftige Betreiber der Graz - Köflacher Bahn auch Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur sein wird? Welche Ziele verfolgen Sie diesbezüglich?

Antwort

Der künftige Betreiber kann auch Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur sein, da auch die anderen in Österreich bestehenden Privatbahnen in der Regel Eigentümer jener Infrastruktur sind, auf denen sie den Betrieb führen. Unbeschadet davon kann jede Privatbahn aufgrund des Privatbahngesetzes die vorgesehenen Förderungen in Anspruch nehmen.

3. Wird das Verkehrsministerium oder die ÖIAG die Ausschreibung durchführen? Wenn die ÖIAG, warum?

Antwort:

Eine Entscheidung über die konkrete Vorgangsweise bei der Durchführung der Ausschreibung wurde noch nicht getroffen.

4. Warum wird erst jetzt - wenige Monate vor Ablauf der Konzession - nach einem neuen Konzessionär bzw. Eigentümer gesucht?

Antwort:

Da die ÖTAG nicht um Verlängerung der Konzession für den Eisenbahnbetrieb ansuchen wird, benötigt der Verkehrsbereich der GKB eine neue Eigentümerschaft. Hinsichtlich des Ansehens der ÖIAG um die Konzessionsverlängerung hat mein Ressort auf die diesbezügliche Entscheidung des Unternehmens keinen Einfluß.

5. Welche Voraussetzungen muß aus Ihrer Sicht der neue Betreiber bzw. Eigentümer erfüllen?

Antwort

Der neue Betreiber muß alle jene Voraussetzungen erfüllen, die das Eisenbahngesetz für die Erteilung einer Eisenbahnkonzession vorsieht. Also zB. die erforderliche finanzielle Ausstattung, die Verwendung qualifizierten Personals sowie die Sicherstellung der Betriebsaufnahme bzw. Betriebsweiterführung sowie die dauerhafte Erfüllung der Fahrplan - und Betriebspflichten

Jeder Bewerber um die Konzession hat sein Betriebsprogramm, also auch den vorgesehenen Fahrplan im Personenverkehr vorzulegen, der dann von der Konzessionsbehörde geprüft und allenfalls auch mit Auflagen versehen werden kann.

6. Welche Kriterien - etwa hinsichtlich des künftigen Bahn - und Busbetriebs - werden in der Ausschreibung enthalten sein?

Antwort:

Neben den unter Punkt 5 erwähnten Kriterien werden hinsichtlich des Busbereiches der GKB auch die nach dem Kraftfahrlineigesetz erforderlichen Kriterien zu erfüllen sein. Also zB. ebenfalls die erforderliche finanzielle Ausstattung, die Heranziehung qualifizierten Personals

sowie die Sicherstellung der Betriebsaufnahme bzw. Betriebsweiterführung sowie dauerhafte Erfüllung der Fahrplan - und Betriebspflichten

Eine einseitige nachträgliche Ausdünnung des Fahrplanangebotes unter den Bedingungen der Konzession ist nicht möglich.

7. Welche Vorkehrungen werden Sie treffen, damit es in Zukunft zu keinen Attraktivitätseinbußen insbesondere im Personenverkehr kommen wird, sondern, im Gegenteil, Attraktivitätssteigerungen (Taktfahrplan, leistungsfähige Triebwagen, Abstimmung von Bahn - und Busverkehr, Ausbau der Infrastruktur) durchgeführt werden?

Antwort:

Für die Erteilung einer Eisenbahnkonzession sowie einer Kraftfahrlinienkonzession ist vorgesehen, daß die jeweils geplanten Fahrpläne vorzulegen sind. Es ist nach dem Eisenbahnkonzessionsrecht wie auch nach dem Kraftfahrlinienkonzessionsrecht jedoch nicht vorgesehen, daß die Eisenbahn- bzw. Kraftfahrlinienbehörde Fahrpläne vorschreibt. Grundsätzlich steht es den Gebietskörperschaften sowie beliebigen dritten Bestellern jedoch frei, Leistungsbestellungen für Fahrplanangebote, die nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, beim Eisenbahn- bzw. Kraftfahrlinienunternehmen gegen Bezahlung zu bestellen. Schon derzeit können Attraktivitätssteigerungen im Fahrplan - und Fahrbetriebsmittelbereich den Eisenbahn- und Kraftfahrlinienunternehmen nicht behördlich auferlegt, sondern nur auf der Grundlage privatrechtlicher Verträge (Bestellung „gemeinwirtschaftlicher Leistungen“) vereinbart werden. Unabhängig von den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes, die das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Eisenbahnbehörde zu vollziehen hat, wird mein Ressort aufgrund des GKB - Gesetzes auch in die Rolle des Eigentümers der Graz - Köflacher Eisenbahn eintreten müssen und daher auch die Möglichkeit haben, im Falle eines Verkaufes entsprechende Bedingungen zu formulieren, die jeder Kaufinteressent zur Grundlage seines Kaufangebotes machen muß. Diese Bedingungen können auch qualitative und quantitative Angebotsmerkmale bei Fahrplan und Betriebsmittel sein.

8. Welche Vorkehrungen werden Sie treffen, daß in Zukunft die Anlagen der GKB in Bezug auf eine mögliche Einführung einer Stadt - Regionalbahn in und um Graz zur Verfügung stehen?

Antwort:

Das Eisenbahngesetz sieht vor, daß jedes Eisenbahnunternehmen die Mitbenutzung seiner Anlagen gegen Entgelt zu gestatten hat. Dies entspricht auch dem rechtlich bereits im Wege von EU - Richtlinien geregelten Grundsatz des Netzzuganges für Dritte. Insofern ist nicht zu befürchten, daß die CKB - auch unter einer künftigen anderen Eigentümerschaft - eine Nutzung ihrer Anlagen durch Dritte (zB. Grazer Verkehrsbetriebe, ÖBB ) verweigern könnte.

9. Welche Vorkehrungen werden Sie treffen, daß sich die künftigen Ziele des neuen Betreibers bzw. Eigentümers mit den verkehrspolitischen Vorstellungen des Landes Steiermark decken?

Antwort:

Wie schon erwähnt, sehen weder das Eisenbahngesetz noch das Kraftfahrlineiengesetz vor, daß die Inhaber von Eisenbahn - oder Kraftfahrlineienkonzessionen die Vorgaben von Landesverkehrskonzepten umzusetzen haben. Eigenwirtschaftlich operierende Unternehmen - und dies gilt auch für die ÖBB - können Aufträge und Wünsche der öffentlichen Hand ohne entsprechende Abgeltung nicht erfüllen. Es besteht jedoch die Möglichkeit - wovon im Falle der ÖBB und der österreichischen Privatbahnen auch Gebrauch gemacht wird - daß verkehrspolitisch gewünschte Leistungen (z.B. besonders günstige Tarife oder besonders dichte Intervalle) auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Leistungsverträge bestellt werden.

10., 11. Welche Infrastrukturverbesserungen der Graz-Köflacher Eisenbahn halten Sie in den nächsten Jahren für notwendig?

Wie hoch werden die dafür notwendigen Investitionskosten sein, und in welchem Umfang ist der Bund bereit, diese Investitionen zu finanzieren?

Antwort:

Die Infrastruktur der GKB ist in gutem Zustand und ermöglicht daher die höchsten durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten aller österreichischen Privatbahnen. Über weitere Verbesserungen der Infrastruktur wird der künftige Eigentümer zu entscheiden haben, wobei er sich selbstverständlich der bereits erwähnten Investitionsförderungsmöglichkeiten auf der Basis des Privatbahnunterstützungsgesetzes (PBUG) bedienen kann. Das PBUG sieht vor, daß Investitionsförderungen für Privatbahnen zu 50 % vom Bund und zu 50 % von regionalen

len Gebietskörperschaften finanziert werden können. Darüberhinaus können auch Infrastrukturausbauverträge eines Privatbahnunternehmens mit regionalen Gebietskörperschaften abgeschlossen werden.

12. Halten Sie die Abkürzung der Bahnstrecke zwischen Söding und Pirka (8km) zur Halbierung der Fahrzeit zwischen Köflach und Graz auf 25 Minuten für eine sinnvolle Infrastrukturmaßnahme? Wenn ja, in welchem Umfang wird es dafür finanzielle Unterstützung seitens des Bundes geben?

Antwort:

Größere und damit auch sehr teure Infrastrukturausbaumaßnahmen wie die vorgeschlagene Streckenverkürzung zwischen Graz und Köflach sind prinzipiell im Wege einer Gemeinschaftsfinanzierung zwischen Bund und Land auf Grundlage der bestehenden Gesetzeslage möglich. Auch sieht das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz prinzipiell auch die Finanzierungsmöglichkeit für Vorhaben von Privatbahnen vor

13. Welche Verhandlungen bzw. Gespräche wurden bisher mit der CGEA geführt? Wie ist der aktuelle Verhandlungs- bzw. Gesprächsstand?

Antwort:

Mit der CGEA wurden auf deren Wunsch unverbindlich Gespräche geführt.

14. Mit welchen sonstigen Interessenten wurden Gespräche geführt? Wer hat Interesse bekundet?

Antwort:

Über die bereits in den Medien kolportierten Interessenten hinaus bekundeten - wie bereits zu Frage 1 ausgeführt - auch andere Unternehmen Interesse.

15. Sind die ÖBB nach wie vor nicht an einer Übernahme interessiert? Oder hat es diesbezüglich bereits einen Sinneswandel in der ÖBB - Generaldirektion gegeben?

Antwort:

Ein Interesse der ÖBB an einem Erwerb der GKB ist derzeit nicht bekannt.

16. Welche Auswirkungen hat nach Ihrer Ansicht die von der CGEA auf dem Gelände des Köflacher Bahnhofs in Graz geplante „Bahn - Drehscheibe“ im Hinblick auf die Auslastung bzw. Größe des von der ÖRB geplanten Terminals Graz - Süd/Werndorf?

Antwort:

Die Absichten der CGEA hinsichtlich des Bahnareals am Graz - Köflacher - Bahnhof in Graz sind mir nicht bekannt.

Eine Konkurrenzsituation des Terminals Graz - Süd/Werndorf zu einem städtischen Standort für eine „Bahn - Drehscheibe“ im Bereich Köflach Bahnhof wäre aber deshalb nicht gegeben, da im städtischen Bereich ein leistungsfähiger Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr nicht denkbar ist und dort eine allfällige „Bahn - Drehscheibe“ eine andere Funktion zu übernehmen hätte.

17. Das Areal des Köflacher Bahnhofs stellt eine der wertvollsten Liegenschaften von Graz dar und wurde bereits für diverse Projekte (Veranstaltungshalle etc.) genannt, wobei für Liegenschaften in diesem Bereich Quadratmeterpreise über öS 10.000,- erzielt werden könnten.

Wie wollen Sie sicherstellen, daß diese Liegenschaft nicht leichtfertig verschenkt wird?

Antwort:

Nach dem Eisenbahngesetz kann Eisenbahngrund nicht ohne Zustimmung der Eisenbahnbehörde vom Erwerber einer Eisenbahnkonzession verkauft oder anders als für Zwecke des Eisenbahnbetriebes verwendet werden. Insoferne besteht kein Grund zu Befürchtungen, ein Erwerber der GKB könnte die teuren Stadtgründe im Bereich des GKB - Bahnhofes in Graz gewinnbringend verkaufen.

18., 19. Durch den starken Personalabbau bei der GKB klafft beim Pensionsinstitut der Österreichischen Privatbahnen eine Finanzierungslücke.

Wie soll die Bedeckung dieser Finanzierungslücke erfolgen? Wie hoch ist die finanzielle Unterstützung, die seitens des Bundes zugesagt wurde?

Welche sonstigen Vereinbarungen wurden getroffen, um die Pensionen zu sichern?

Antwort:

Der Personalabbau bei der GKB war und ist aufgrund der hohen jährlichen Verluste des Eisenbahnbetriebes unabhängig von jeder Eigentümerschaft unverzichtbar. Wie die dadurch beim Pensionsinstitut für Verkehr entstandene Finanzierungslücke geschlossen werden kann, ist eine Frage, die nicht in den Entscheidungsbereich des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, sondern in jenen des Bundesministers für Arbeit, Gesundheit und Soziales fällt.