

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 716/A(E) der Abgeordneten **Dr. Gabriela Moser**, Kolleginnen und Kollegen betreffend **Sichern der Erhaltung der österreichischen Eisenbahn-Infrastruktur durch raschestmögliche Wiedervereinigung von ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und ÖBB-Infrastruktur Bau AG**

Die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 19. Oktober 2005 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Im Zuge der ÖBB-Reform (Bundesbahnstrukturgesetz 2003) erfolgte bei der Aufspaltung der ÖBB u.a. auch eine Trennung von Infrastruktur-Bau und Infrastruktur-Betrieb und die Errichtung zweier getrennter Aktiengesellschaften im Rahmen der neuen ÖBB-Holdingstruktur.

Mit der auch aus europarechtlicher Perspektive keineswegs erforderlichen Trennung von Bau und Betrieb/Erhaltung der Infrastruktur sind nicht nur ernste vergaberechtliche Komplikationen verbunden. Zusammen mit anderen im Rahmen der ÖBB-Zerschlagung getroffenen Festlegungen hatte dies vor allem zur Folge, dass bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG fixen Ausgaben – insbesondere einer betragslich fixierten, an die ÖBB Infrastruktur Bau AG zu entrichtende Pacht für die Nutzung der Infrastruktur – unzureichende Einnahmen gegenüberstehen. Die gewählte Konstruktion wurde wegen ihrer absehbaren finanziell nachteiligen Folgen für den Erhalt des Schienennetzes bereits im Gesetzgebungsprozeß im Herbst 2003 massiv kritisiert: „Die realen Spielräume u.a. für Infrastrukturerhaltungsinvestitionen werden daher schrumpfen“ (Zitat aus der Abweichenden Stellungnahme der Grünen zur Beschlussfassung über die ÖBB-Reform).

Die aufgrund der fehlenden (bzw. eigentlich falsch, nämlich bei verkehrs- und unternehmenspolitischen Prestigeprojekten, verorteten) Mittel verspätet, unzureichend oder einstweilen gar nicht durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen sind an einer zunehmenden Zahl von Langsamfahrstellen im Netz auch für die BahnnutzerInnen längst erkennbar. Sie sind überdies auch schon an signifikanten Verschlechterungen der Pünktlichkeitsrate selbst auf den wichtigsten Hauptstrecken ablesbar.

Um die Erhaltung des Schienennetzes im nötigen Ausmaß zu gewährleisten und damit der Bahn die Grundlage für die regierungsseitig immer wieder beschworene Verlagerung zusätzlicher Personen- und Güterverkehre auf die ökologisch und sicherheitsmäßig vorteilhafte Schiene zu erhalten, ist es dringend erforderlich, diese Fehlentscheidung im Rahmen der ÖBB-Reform zu korrigieren und Bau und Betrieb der Infrastruktur wieder zusammenzuführen.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 19. Mai 2006 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer der Berichterstatterin Abgeordnete Dr. Gabriela **Moser** die Abgeordneten Petra **Bayr**, Peter **Marizzi**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Erika **Scharer**, Stefan **Prähauser**, Klaus **Wittauer**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Mag. Karin **Hakl**, Peter **Haubner** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kukacka**, der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Eduard **Mainoni** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag keine Mehrheit.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Klaus **Wittauer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2006 05 19

Klaus Wittauer

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmann