



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0031-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 8. August 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DI Deimek und weitere Abgeordnete haben am 8. Juni 2016 unter der **Nr. 9446/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Bedeutung von Regionalbahnen in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viel Geld wurde jeweils in den Jahren 2013, 2014 und 2015 in welche Regionalbahnen investiert, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?*

Die Investitionen in die Infrastruktur der Regionalbahnen der Jahre 2013, 2014 und 2015 sind in der nachstehenden Tabelle nach Bundesländern aufgeschlüsselt.

Dabei wurden seitens des Bundes in der Regel mindestens 50 % der Investitionskosten getragen. Der restliche Finanzierungsanteil wurde durch Finanzierungspartner (in der Regel die betroffenen Bundesländer) aufgebracht.

Bundesland	Regionalbahn	2013	2014	2015
		in 1.000 €		
Burgenland	Summe	12.613,7	9.489,0	13.949,5
	Neusiedler Seebahn	4.418,7	4.400,0	4.000,0
	Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	8.195,0	5.089,0	9.949,5
Niederösterreich	Summe	64.313,6	25.769,8	18.300,5
	NÖVOG	64.313,6	25.769,8	18.300,5
Oberösterreich	Summe	9.500,0	9.500,0	9.500,0
	LB Gmunden-Vorchdorf	2.000,0	2.000,0	2.000,0
	LB Lambach-Vorchdorf Eggenberg	940,0	940,0	940,0
	LB Vöcklamarkt-Attersee	1.200,0	1.200,0	1.200,0
	Linzer Lokalbahn	5.360,0	5.360,0	5.360,0
Salzburg	Summe	9.258,6	12.427,6	2.643,8
	Salzburger Lokalbahn	5.862,6	12.427,6	2.643,8
	Salzkammergutbahn	3.396,0	0,0	0,0
Steiermark	Summe	26.926,8	31.515,0	16.742,0
	Cargo Center Graz	1.600,0	400,0	120,0
	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb	25.326,8	22.037,0	16.300,0
	Steiermärkische Landesbahnen	0,0	9.078,0	322,0
Tirol	Summe	5.536,0	5.536,0	636,0
	Achenseebahn	636,0	636,0	636,0
	Stubaitalbahn	2.200,0	2.200,0	0,0
	Zillertalbahn	2.700,0	2.700,0	0,0
Vorarlberg	Summe	2.730,0	2.100,0	0,0
	Montafonerbahn	2.730,0	2.100,0	0,0
Wien/Niederösterreich	Summe	16.000,0	4.600,0	9.000,0
	Wiener Lokalbahnen	16.000,0	4.600,0	9.000,0
Österreich		146.878,7	100.937,4	70.771,8

Zu Frage 2:

- Welche Investitionen sind während der nächsten Jahre (2016, 2017 und 2018) aufgeschlüsselt nach Jahren und Bundesländern bei den Regionalbahnen geplant?

In den Jahren 2016, 2017 und 2018 sind folgende Investitionen in die Regionalbahnen geplant, die im Regelfall zu mindestens 50% vom Bund sowie von Finanzierungspartnern (in der Regel von den Bundesländern) finanziert werden:

Bundesland	Regionalbahn	2016	2017	2018
		in 1.000 €		
Burgenland	Summe	15.148,0	8.692,0	7.982,0
	Neusiedler Seebahn	5.850,0	4.165,0	3.728,0
	Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	9.298,0	4.527,0	4.254,0
Niederösterreich	Summe	0,0	0,0	0,0
	NÖVOG	0,0	0,0	0,0
Oberösterreich	Summe	10.072,3	9.256,5	8.420,5
	LB Gmunden-Vorchdorf	2.929,3	1.460,5	1.489,0
	LB Lambach-Vorchdorf Eggenberg	900,5	1.062,0	893,5
	LB Vöcklamarkt-Attersee	1.065,5	1.034,0	1.158,0
	Linzer Lokalbahn	5.177,0	5.700,0	4.880,0
Salzburg	Summe	6.519,0	7.275,6	6.452,0
	Salzburger Lokalbahn	6.519,0	7.275,6	6.452,0
	Salzkammergutbahn	0,0	0,0	0,0
Steiermark	Summe	24.550,0	29.300,0	30.815,0
	Cargo Center Graz	400,0	400,0	400,0
	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb	19.450,0	24.200,0	25.715,0
	Steiermärkische Landesbahnen	4.700,0	4.700,0	4.700,0
Tirol	Summe	6.039,0	5.832,0	4.931,0
	Achenseebahn	0,0	0,0	0,0
	Stubaitalbahn	3.680,0	2.830,0	2.080,0
	Zillertalbahn	2.359,0	3.002,0	2.851,0
Vorarlberg	Summe	2.280,0	1.980,0	1.980,0
	Montafonerbahn	2.280,0	1.980,0	1.980,0
Wien/Niederösterreich	Summe	8.016,3	8.768,1	8.761,8
	Wiener Lokalbahnen	8.016,3	8.768,1	8.761,8
Österreich		72.624,6	71.104,2	69.342,3

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Gab es nach Erstellen der Studie in Bezug auf Regionalbahnen und deren Bedeutung irgendwelche Konsequenzen?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) hatte den Regionalbahnen bereits in den vergangenen Jahren eine hohe Bedeutung zuerkannt und initiierte nach Auslaufen des 7. Mittelfristigen Investitionsprogramms im Jahr 2014 ein 8. Mittelfristiges Investitionsprogramm für Privatbahnen. Durch das 8. Mittelfristige Investitionsprogramm wurde die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen für den fünfjährigen Zeitraum ab dem Jahr 2015 fortgesetzt. Die Förderverträge über die jeweils fünfjährigen Investitionsprogramme wurden gemeinsam mit den betroffenen Bundesländern und sonstigen mitfinanzierenden Dritten geschlossen.

Zu Frage 6:

- *Unter welchen Gesichtspunkten werden die Fördermittel für die Regionalbahnen verteilt?*

Grundsätzliche Voraussetzung für die Vergabe von Fördermitteln/Finanzierungsbeiträgen sind das Privatbahngesetz und die dazu ergangenen Richtlinien. Voraussetzung für eine Privatbahnfinanzierung ist die Vorlage von fünfjährigen Investitions- und Erhaltungsplänen durch die Privatbahnunternehmen, die entsprechend den Richtlinien geprüft werden. Auf Grundlage des vorgegebenen Budgetrahmens des Bundes und unter Berücksichtigung der Mitfinanzierungsmöglichkeiten durch die anderen Finanzierungspartner, vornehmlich der betroffenen Bundesländer, erfolgt die Aufteilung der Finanzierungsbeiträge auf die einzelnen Regionalbahnen.

Zu Frage 7:

- *Wie haben sich die Fahrgäste gegenüber 2014 im Jahr 2015 entwickelt?*

Bedingt durch eine aus infrastruktureller Sicht verbesserte Vernetzungsmöglichkeit der Privatbahnunternehmen mit anderen Verkehrsträgern konnten auch von 2014 auf 2015 erneut Fahrgastzuwächse erzielt werden.

Zu Frage 8:

- *Welche Bahnen werden ausschließlich touristisch genutzt?*

Eine ausschließlich touristische Nutzung gab es nur bei der Schneebergbahn, der Salzkammergutbahn und der Achenseebahn. Diese drei Bahnen – bei allen drei Strecken handelt es sich um Zahnradbahnstrecken, die nicht ganzjährig befahren werden - werden im 8. Mittelfristigen Investitionsprogramm nicht mehr berücksichtigt.

Zu Frage 9:

- *Welche Bahnen werden vorwiegend von Pendlern und Schülern und für den Werksverkehr benützt?*

Bei allen Bahnunternehmen, wie auch bei allen übrigen Verkehrsträgern mit Personenverkehr, stellen der Schüler- und Lehrlingsverkehr, sowie der Berufsverkehr einen überwiegenden Anteil dar.

Zu Frage 10:

- *Wie stehen Sie zu der Aussage von Thomas Scheiber, dass die Mittel für den Ausbau von Regionalbahnen gesetzlich verankert werden sollten?*

Hierzu darf festgehalten werden, dass die Finanzierung der Infrastruktur von Privatbahnen ohnedies durch das Privatbahngesetz 2004 geregelt ist, und die Höhe der zur Verfügung stehenden Finanzierungsbeiträge in den jeweiligen Budgetgesetzen (Bundesfinanzrahmengesetz und jeweiliges Bundesfinanzgesetz) festgelegt wird.

Zu Frage 11:

- *Wie sehen Sie die Zukunft der Regionalbahnen und deren Bedeutung für die regionale Erschließung?*

Die Regionalbahnen werden auch in Zukunft für die Erschließung der regionalen Räume eine wichtige Rolle spielen. Ihre Zubringerfunktion aber auch ihre innerregionalen Verkehrsleistungen sind unbestritten, weshalb ein gezielter infrastruktureller Ausbau und eine verkehrliche

Verknüpfung in den entsprechenden Knotenpunkten auch zukünftig und unabhängig von der Art der Finanzierung von Bedeutung sein werden.

Mag. Jörg Leichtfried

