

3625/AB-BR/2021

vom 20.11.2021 zu 3913/J-BR

bmk.gv.at

= Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Bundesrates
Dr. Peter Ragg!
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2021-0.666.774

20. November 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Bundesrat Leinfellner und weitere Bundesräte haben am 23. September 2021 unter der **Nr. 3913/J-BR/2021** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zukunft der Graz-Köflacher-Bahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zum Motivanteil der Anfrage möchte ich festhalten, dass in den kommenden Jahren im Bundesland Steiermark sowohl bei der ÖBB-Infrastruktur AG als auch bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (kurz GKB GmbH) umfangreiche Investitionen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur anstehen. Während die Fertigstellung der Koralmbahn zügig voranschreitet, wird das Streckennetz der GKB GmbH vollständig elektrifiziert und einzelne Abschnitte werden zweigleisig ausgebaut. Dazu haben sich mein Ressort und das Land im Rahmen des Anfang Juli 2021 beschlossenen Steiermark-Paketes bekannt.

Die planmäßige Umsetzung dieser außergewöhnlichen Investitionsprojekte ist äußerst anspruchsvoll und bedarf der ganzen Kraft der daran beteiligten Eisenbahnunternehmen. Um die Potentiale der GKB GmbH und der ÖBB-Infrastruktur AG für die planmäßige und effiziente Umsetzung dieser Investitionsprojekte noch besser und effizienter nutzen zu können, hat mein Ministerium ein Projekt aufgesetzt, um gemeinsam mit der GKB GmbH und der ÖBB-Infrastruktur AG größtmögliche Synergiepotentiale dieser jeweils zu 100% im Eigentum des Bundes stehenden Eisenbahninfrastrukturgesellschaften zu finden.

Zu den Fragen 1 bis 9:

- Seit wann werden Gespräche über die Übernahme des GKB-Streckennetzes durch die ÖBB geführt?
- Wie gestaltet sich der Inhalt bzw. Fortschritt dieser Gespräche bisher konkret?
- Wurde das Land Steiermark in derartige Überlegungen miteinbezogen?

- Wenn ja, wie geschah dies konkret?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wurde die GKB selbst in derartige Überlegungen miteinbezogen?
- Wenn ja, wie geschah dies konkret?
- Wenn nein, warum nicht?
- Mit welcher Begründung wird eine Übernahme des GKB-Streckennetzes durch die ÖBB generell forciert?

Es wurde mit Anfang Oktober 2021 ein ergebnisoffenes Projekt gestartet, in dem die Eingliederung des Infrastrukturbereichs der GKB GmbH in die ÖBB-Infrastruktur AG eines von mehreren möglichen Szenarien zur Hebung von Synergien sowie zur Optimierung der Organisation und der Umsetzungsstrukturen darstellt. Zielsetzung ist die Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen bis Ende 2021. Ich darf darüber hinaus auch auf meine einleitenden Ausführungen verweisen.

Zu Frage 10:

- Wurde entsprechend geltendem GKE-Gesetz aus dem Jahr 1998 ein Einvernehmen mit dem für die Verwaltung der Anteilsrechte der GKB zuständigen Finanzministerium hergestellt?

Die Verwaltung der Anteilsrechte des Bundes an der GKB GmbH obliegt der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Falls es zu organisatorischen Änderungen bei der GKB GmbH kommen soll, – dies hängt, wie oben beschrieben, von den Ergebnissen des laufenden Projektes ab – so ist davon auszugehen, dass gemäß den Bestimmungen des GKE-Gesetzes sowie des Haushaltsrechts Entscheidungen auf Regierungsebene getroffen werden.

Darüber hinaus wird das Projekt vom Bundesministerium für Finanzen begleitet.

Zu den Fragen 11 und 12:

- Gibt es Überlegungen, die bis 2025 laufende Konzession der GKB nach deren Auslaufen auf die ÖBB zu übertragen?
- Wenn ja, wie gestalten sich diese Überlegungen konkret und welche Begründung liegt ihnen zugrunde?

Wie bereits ausgeführt, wurde mit Anfang Oktober 2021 ein ergebnisoffenes Projekt gestartet, in dem die Eingliederung des Infrastrukturbereichs der GKB GmbH in die ÖBB-Infrastruktur AG eines von mehreren möglichen Szenarien zur Hebung von Synergien sowie zur Optimierung der Organisation und der Umsetzungsstrukturen darstellt. Zielsetzung ist die Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen bis Ende 2021. Ich darf darüber hinaus auch auf meine einleitenden Ausführungen verweisen.

Falls mit der Fragestellung Verkehrsdienste gemeint sein sollten:

Am 12.12.2020 wurde die GKB von der SCHIG mbH in Abstimmung mit dem Bund und dem Land Steiermark beauftragt, auf den Linien S 6 (Graz – Hengsberg – Deutschlandsberg – Wies-Eibiswald), S 61 (Graz – Lieboch – Wettmannstätten) und S 7 (Graz – Köflach) Schienenpersonenverkehrsleistungen im Dieselbetrieb im Umfang von 1,7 Mio. Zugkm im Jahr zu erbringen. Der diesbezügliche Verkehrsdienstevertrag wurde für die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen und kann nur dann ganz oder teilweise gekündigt werden, wenn in Folge der Elektrifizierung

der Infrastruktur der GKB GmbH der beauftragte Verkehr durch elektrisch betriebenen Verkehr ersetzt wird.

Mit der Fertigstellung der Elektrifizierung des Wieser Astes ab Ende 2025 und des gesamten restlichen Netzes Ende 2028 ist von Bund und Land Steiermark die Umstellung der bis dahin auf der Infrastruktur der GKB im Dieselbetrieb erbrachten Verkehrsleistungen auf Elektrobetrieb vorgesehen. Damit wird eine äußerst leistungsfähige und umweltfreundliche Anbindung der Südweststeiermark an den Großraum Graz umgesetzt. Das für die Beauftragung dieser im Elektrobetrieb zu erbringenden Verkehrsleistungen erforderliche Vergabeverfahren wird derzeit vorbereitet.

Zu den Fragen 13 bis 15:

- *Wurden Alternativen zur beabsichtigten Überführung der GKB-Infrastruktur in die ÖBB Infrastruktur evaluiert?*
- *Wenn ja, welche und welche Auswirkungen im Detail würden diese ergeben?*
- *Wenn nein, warum evaluiert man bei einer derart gravierenden, ein erfolgreiches Unternehmen betreffenden Maßnahme nicht mehrere Lösungsansätze?*

Gegenstand des eingangs erwähnten Projektes ist die Analyse unterschiedlicher Szenarien zur Hebung von Synergien sowie zur Optimierung der Organisation und der Umsetzungsstrukturen.

Zu den Fragen 16 bis 17:

- *Gibt es eine ungleiche Subventionierung von Bahnunternehmen, welche sich zu 100 Prozent im Bundesbesitz befinden und vom Bund Kostenanteile für Infrastrukturstiftungen erhalten?*
- *Führt dies zu einer Ungleichbehandlung der jeweiligen Infrastrukturbetreiber?*

Die Finanzierung der unterschiedlichen Infrastrukturbetreiber erfolgt auf Grundlage der bundesgesetzlichen Regelungen, konkret des Bundesbahngesetzes und des Privatbahngesetzes. Die Investitionen in die Infrastruktur werden bei beiden Unternehmen staatlich finanziert. Die bestehenden Unterschiede bei der Bereitstellung der Liquidität führen zu keiner Ungleichbehandlung der Unternehmen.

Zu den Fragen 18 bis 20:

- *Wenn es zu einem Betreiberwechsel aufgrund unterschiedlicher kommerzieller Eckdaten kommt, ist von Wettbewerb auszugehen. Wenn Wettbewerb durch unterschiedliche und damit diskriminierende Kostenbeiträge des Bundes beeinflusst wird, wie ist das gegenüber dem EU-Wettbewerbsrecht zu vertreten?*
- *Wird ein Wettbewerb zwischen Infrastrukturunternehmen durch das Aufsaugen der GKB-Infrastruktur in die ÖBB-Infrastruktur unterbunden (immerhin hat die GKB jedenfalls keine schlechteren Benchmarks als die ÖBB)?*
- *Wie kann gewährleistet werden, dass der Monopolist ÖBB im Infrastrukturbetrieb nicht als einziger die Deutungshoheit hat, sondern dass auch andere Betreiber de facto als Benchmark erscheinen können?*

Der Eisenbahninfrastrukturbereich unterliegt als natürliches Monopol einer strengen Regulierung, die letztendlich dazu führt, dass kein Wettbewerb zwischen den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur besteht. Diese Regulierung führt auch dazu, dass die Errichtung, die Vorhaltung und der Betrieb von Eisenbahninfrastruktur nur zu einem kleinen Teil durch regulierte

Nutzerentgelte finanziert werden kann und daher überwiegend durch die Öffentlichkeit finanziert werden muss.

Wettbewerbliche Ausschreibungen zum Betrieb von Eisenbahninfrastruktur sind nach EU-Recht nicht vorgeschrieben und auch innerhalb der EU spätestens nach den negativen Erfahrungen in Großbritannien keine gängige Praxis. Seitens meines Ressorts bestehen deshalb dahingehend auch keinerlei Intentionen.

Allerdings besteht für mich die Verpflichtung, den Einsatz von öffentlichen Mitteln nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit zu gewährleisten. Die diesbezüglich für die im Bundeseigentum stehenden Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG und GKB GmbH allenfalls bestehenden Möglichkeiten werden derzeit untersucht. Im Übrigen sind jedenfalls die wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Bestimmungen des Kartellgesetzes, einzuhalten.

Zu den Fragen 21 bis 23:

- *Gibt es Überlegungen, die derzeitigen GKB-Standorte Deutschlandsberg und Lieboch im Rahmen einer Übernahme des Streckennetzes durch die ÖBB aufzulassen?*
- *Wenn ja, wie gestalten sich diese konkret?*
- *Wenn nein, können Sie garantieren, dass die Standorte Deutschlandsberg und Lieboch auch in Zukunft bestehen bleiben?*

Wie schon zuvor angeführt, werden im Rahmen des Projektes unterschiedliche Szenarien zur Hebung von Synergien sowie zur Optimierung der Organisation und der Umsetzungsstrukturen untersucht. Ob und welche Auswirkungen die unterschiedlichen Szenarien auf konkrete GKB-Standorte haben, kann deshalb derzeit nicht beantwortet werden.

Zu den Fragen 24 bis 29:

- *Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um präventive Konzepte für die von Kündigung bedrohten Mitarbeiter auszuarbeiten?*
- *Wird es seitens des Bundes Unterstützung für jene Bediensteten geben, die ihren unmittelbaren Arbeitsplatz verlieren?*
- *Wenn ja, wie stellt sich diese konkret dar?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Sollte es zu einem Betriebsübergang kommen, wird es für die bestehenden GKB-Mitarbeiter einen Sozialplan geben, wie z.B. Beschäftigungsgarantie oder Versetzungsschutz?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Grundsatz in der beauftragten Analyse ist, dass es für keine GKB-Mitarbeiter:in zu Verschlechterungen kommt.

Zu den Fragen 30 und 31:

- *Gibt es ein zukunftsweisendes, nachhaltiges Entwicklungs- und Weiterführungskonzept für jenen GKB-Unternehmensteil, der nicht an die ÖBB übertragen wird?*
- *Wird es noch eine weitere gesicherte Zukunft der GKB als national und international erfolgreich tätiges Bahnunternehmen geben?*

Für mich steht außer Frage, dass die Zukunft der GKB GmbH als national und international erfolgreich tätiges Bahnunternehmen gesichert bleiben muss.

Zu Frage 32:

- Welche strategischen Ansätze verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf österreichische Nebenbahnen?

Die Regional- und Nebenbahnen stellen wichtige Eckpfeiler der Daseinsvorsorge insbesondere im ländlichen Raum dar. Wo es sinnvoll und zweckmäßig ist, sollen sie deshalb ausgebaut werden. Sowohl die Mittel im ÖBB-Rahmenplan als auch die Mittel für die Privatbahnenfinanzierung wurden deshalb in dieser Regierungsperiode deutlich aufgestockt.

Zu Frage 33:

- Warum wird die GKB als anerkannter Regionalbahn-Spezialist nicht mit dem Betrieb und der Erhaltung der seitens ÖBB offensichtlich mit wenig Weiterentwicklungs-Interesse betriebenen oder bereits geschlossenen, ebenfalls im Bundeseigentum befindlichen Regionalbahnen betraut?

In der Vergangenheit getroffene Entscheidungen zur Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb bei einzelnen Strecken wurden auf Grundlage von verkehrlich-technischen Analysen unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes durchgeführt und waren meist Teil von Gesamtpaketen, die mit den jeweiligen Bundesländern abgeschlossen wurden. Die Entscheidung für die Umstellung einer Strecke auf Busbetrieb wurde im Sinne von gesamtsystemischen Entscheidungen unabhängig von einem Betreiber getroffen, weil der grundsätzliche Investitionsbedarf unabhängig vom Betreiber ist.

Letztendlich handelt es sich bei diesen Entscheidungen nicht um eigenwirtschaftliche unternehmerische Entscheidungen, sondern um Entscheidungen der öffentlichen Finanzierung, da Eisenbahninfrastruktur nicht eigenwirtschaftlich (ohne öffentliche Finanzierung) gebaut und betrieben werden kann.

Zu den Fragen 34 bis 37:

- Es war zu vernehmen, dass die Betriebsführung der GKB in die Betriebsführung der ÖBB, genau genommen in jene in Villach, integriert werden soll. Welche betriebswirtschaftlichen Berechnungen stehen hinter dem Betriebsfernsteuerzentralen Konzept der ÖBB?
- Welcher ROI ist dem ÖBB Betriebsfernsteuerkonzept zugrunde gelegt?
- Welchen kaufmännischen Mehrwert würde eine Integration der GKB Infrastruktur in die ÖBB-Infrastruktur einerseits bzgl. Betriebsführung und andererseits bzgl. Erhaltung bringen, sodass dieser Lösungsansatz bereits in den MoU verpackt wurde?
- Welchen generellen Mehrwert hat eine Zentralisierung von regional spezialisierten und erfolgreich integrierten Bahnunternehmen in den zentralistischen ÖBB-Konzern, wo bspw. In Deutschland schon wieder der gegenteilige Trend einsetzt?

Fragen der Betriebsführung, Erhaltung sowie Zentralisierung vs. Regionalisierung werden im Rahmen des erwähnten Projektes behandelt.

Leonore Gewessler, BA

