

942/AB

Zu den Fragen 1 bis 4:

'Sind dem Verkehrsminister die Aussagen des EU-Verkehrskommissars Kinnock, wonach der Anteil der Schiene am EU-Güterverkehr von 32% im Jahr 1970 auf 5% im Jahr 2010 sinken wird

Wie beurteilt der Verkehrsminister diese Prognosen, auf welche Studien greifen sie zurück?

Was würde eine derartige Entwicklung in Österreich für die Situation der ÖBB bedeuten?

Welche konkreten Maßnahmen werden von Österreich ergriffen, um diese drohende Entwicklung abzuwenden?

Für den Bau des Semmeringbasistunnels ist derzeit eine Konzessionärssuche im Gang, welche mittlerweile weit fortgeschritten ist. Da das Ergebnis der Ausschreibung nicht im Vorhinein bekannt sein kann, ist auch die Gestaltung des Konzessionsvertrages mit einem künftigen Konzessionär inhaltlich noch weitgehend offen. Es handelt sich bei dem in Österreich erstmaligen Prozeß der Konzessionärssuche für ein Eisenbahn-Bauvorhaben um ein iteratives Verfahren, bei welchem mit jedem weiteren Schritt neue Erkenntnisse gewonnen werden und erst aufgrund dieser neuen Erfahrungen der nächste Schritt definiert wird. Erst am Ende dieses Verfahrens wird die Benützungsentgeltregelung für diesen Streckenabschnitt vorliegen.

Zu Frage 6:

'Welche weiteren Streckenbereiche sollen durch Benützungsentgelte finanziert werden und welche Prognosen liegen bei der ÖBB für diese Strecken und die dadurch anfallende jährliche Zusatzbelastung für die ÖBB vor'

Das Bundesbahngesetz 1992 sieht vor, daß der ÖBB-Absatzbereich und jeder sonstige Nutzer des ÖBB-Schienennetzes ein Benützungsentgelt zu entrichten hat. Ein solches Benützungsentgelt wird nach den hierfür vorhandenen Regeln für jede Strecke der ÖBB vorgeschrieben.

Das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz (SchIG 1996) sieht darüberhinaus vor, daß dieses Benützungsentgelt ab 1. Jänner 1998 für die in der Österr. Bundesbahnen von der neu zu errichtenden Schieneninfrastrukturfinanzierungsge- (SchIGesmbH) einzuheben ist, bis die SchIGesmbH. ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben der ÖBB nachgekommen ist. Durch die Änderung des Benützungsentgelteinhebers tritt keine Änderung der Höhe des Benützungsentgeltes, das derzeit ca. 12 % der Infrastrukturkosten abdeckt bzw. ca. 1/3 der Infrastrukturinvestitionen ausmacht. Das Benützungsentgelt finanziert in Summe gemäß SchIG 1996 anteilig alle Infrastrukturinvestitionen der ÖBB gleich eine Zusatzbelastung durch die neue Regelung nicht ein; lediglich für PPP Modelle gelten andere Kriterien, wobei aber nur Projekte für eine PPPartnership zur Anwendung gelangen auch eine entsprechende Rentabilität aufweisen.