

1490/AB XXI.GP

Eingelangt am: 12.01.2001

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1 509/J - NR/2000, betreffend Weiterführung der Mariazellerbahn, die die Abgeordneten Huber und Genossinnen am 22. November 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zur Nebenbahnproblematik möchte ich im Allgemeinen Folgendes grundsätzlich feststellen:

### **1. Rechtsgrundlage**

Für Einstellung von Bahnen ist § 29 (1) Eisenbahngesetz maßgebend:

„Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung ... die vorübergehende oder dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines -streckenteiles zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Die Bewilligung zur dauernden Einstellung darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke bzw. des - streckenteiles zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben; zur Überprüfung dessen kann die Behörde erforderlichenfalls eine öffentliche Interessentensuche veranlassen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.“

### **2. Die Absicht der ÖBB**

Gemäß Schreiben des Vorstandes der ÖBB und nach Auskunft von GD. Draxler sind folgende Strecken von Verkehrseinstellungen betroffen. Ein formaler Einstellungsantrag durch die ÖBB liegt noch nicht vor, daher konnte auch noch kein Einstellungsverfahren eröffnet werden:

#### **2.1. Schmalspurbahnen**

St. Pölten - Mariazell (Mariazellerbahn)  
Ober Grafendorf Wieselburg an der Erlauf  
Waidhofen an der Ybbs - Lunz am See  
Gstadt - Ybbsitz  
Gmünd NÖ - Litschau

Gmünd NÖ - Groß Gerungs  
Zell am See - Krimml (Pinzgauer Lokalbahn oder Krimmlerbahn)

## **2.2. Normalspurbahnen**

Freiland - Tünnitz  
Weitersfeld NÖ - Drosendorf  
Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten  
Staatsgrenze nächst Ehrwald - Zugspitzbahn - Staatsgrenze nächst Schönbichl  
(Außerfernbahn)  
Mürzzuschlag - Neuberg Ort  
Göpfritz - Raabs  
Ernstbrunn - Mistelbach  
Poysdorf - Dobermannsdorf  
Rohr - Bad Hall  
Weizelsdorf - Ferlach  
Wietersdorf HSt. - Hüttenberg  
St. Paul - Lavamünd

## **3. Grundsätzliche Vorgangsweise**

### **3.1. Die ÖBB stellen nur den Güterverkehr oder den Personenverkehr ein**

Dadurch würden freie Zugtrassen zur Verfügung stehen. Durch den freien Netzzugang für Dritte können die freien Zugtrassen von anderen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden. Die Länder oder sonstige Interessierte können Verkehrsdienstverträge mit diesen neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließen und bestimmte Leistungen gegen Bezahlung in Auftrag geben.

### **3.2. Die ÖBB stellen den Gesamtverkehr und den Betrieb der Infrastruktur ein**

Diese Einstellung unterliegt den Bestimmungen des § 29 Eisenbahngesetz, d.h. die ÖBB müssen einen Einstellungsantrag bei der Eisenbahnbehörde stellen. Nach entsprechender Prüfung kann, um den Betrieb auf einer von den ÖBB eingestellten Nebenbahn weiterhin aufrecht zu erhalten, eine europaweite Ausschreibung durchgeführt und Interessenten für die Aufrechterhaltung des Betriebes gesucht werden. Die Vergabeprioritäten sind:

- Betrieb der Infrastruktur und des Güter - und Personenverkehrs
- Güter - und Personenverkehr
- Personen - oder Güterverkehr
- Anschlussbahnähnlicher Betrieb
- Betrieb als Museumsbahn.

Der Bund würde in den ersten drei Fällen diesen neuen Eisenbahnunternehmen auch die gemeinwirtschaftlichen Leistungen analog den Regelungen für Privatbahnen zur Verfügung stellen. Für Schüler - und Lehrlingsfreifahrten stehen Mittel aus dem FLAF zur Verfügung. Im Personenverkehr wird die Einbeziehung in die entsprechenden Verkehrsverbünde stattfinden.

Bei Übernahme des Betriebes der Infrastruktur würde auch für Dritte die Erhaltung der Infrastruktur gemäß dem Privatbahnunterstützungsgesetz gefördert werden. Dies bedeutet, Investitionen in die Infrastruktur werden im Schlüssel 50 : 50 Bund : Dritte

geteilt. Ausgaben für die Infrastrukturerhaltung sollten 80 : 20 Bund : Dritte geteilt werden (noch zu verhandeln).

#### **4. Beauftragung der Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (SCHIG)**

Um die gemäß § 29 Eisenbahngesetz vorgesehene Interessentensuche zu vereinfachen, haben sich Bund, ÖBB und Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (SCHIG) auf eine gemeinsame Vorgangsweise geeinigt:

Für die folgenden Strecken werden von der SCHIG Interessenten gesucht:

1. Freiland - Türnitz
2. Göpfritz - Raabs
3. Ernstbrunn - Mistelbach
4. Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten
5. Poysdorf - Dobermannsdorf
6. Weitersfeld NÖ - Drosendorf
7. St. Paul - Lavamünd
8. Wietersdorf Hst. - Hüttenberg
9. Weizelsdorf - Ferlach
10. Rohr - Bad Hall
11. Müzzzuschlag - Neuberg Ort
12. Gmünd - Litschau
13. Gmünd - Groß Gerungs

Wenn sich bei den angeführten Nebenbahnstrecken im Zuge der Interessentensuche Interessenten melden, die sich gemäß den vorgegebenen Prüfkriterien als geeignet herausstellen, kommt es zu einem Vergabeverfahren.

#### **5. Neue Überlegungen der ÖBB - Infrastruktur**

Bei den folgenden Strecken, von denen sich die ÖBB gemäß Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12. Juli 2000 im Personen- und Güterverkehr zurückziehen werden, wollen die ÖBB weiterhin - also für Dritte - die Infrastruktur weiter betreiben

- Mariazellerbahn
- Ybbstalbahn
- Außerfernbahn
- Krimmlerbahn.

#### **6. Sonderproblem Schmalspurbahnen im Waldviertel**

Gemäß Auskunft des Vorstandes ÖBB wird der Güterverkehr auf den Schmalspurstrecken Gmünd NÖ - Groß Gerungs und Gmünd NÖ - Litschau mit Jahresende 2000 eingestellt. Maßnahmen und Zeitpunkt wurden gemäß ÖBB mit den betroffenen Unternehmen abgesprochen. Diese seien einverstanden. Die Einstellung des Personenverkehrs ist zum Fahrplanwechsel 2001/2002 (10.6.2001) vorgesehen.

Im Personen - und Güterverkehr sowie in der Infrastruktur bestehen zahlreiche Schwächen, da in der Vergangenheit wegen der geringen Nachfrage auch nur wenig investiert wurde. Gemäß Angaben der ÖBB entsteht derzeit ein jährlicher Verlust in der Höhe von ca. 9,3 Mio S.

Eine Trendumkehr“ kann nur erreicht werden, wenn in vielen Bereichen erhebliche Aktivitäten gesetzt werden, um einen Betrieb unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu ermöglichen. Dies bedeutet,

- falls das Land Niederösterreich Verkehrsdienstverträge für den Personenverkehr abschließt,
- der Tourismusverband entsprechende Attraktivitäten setzt,
- internationale Vermarktungen von eisenbahntouristischen Programmen erfolgen,
- den Unternehmen eine Bestandsgarantie von zumindest 5 Jahren gegeben wird und diese eine entsprechende Transportverpflichtung eingehen,

könnte unter der Voraussetzung

- universell einsetzbarer, spartenübergreifender Eisenbahner,
- einer personellen Mindestausstattung (Abzug allen überflüssigen Personals)
- ohne Zurechnung von Gemeinkosten und
- absoluter Entscheidungsfreiheit des örtlichen Managements

ein gerade noch ausgeglichenes Betriebsergebnis erzielt werden.

### **Die Finanzierung der Infrastruktur der ÖBB**

Die Finanzierung des Infrastrukturbereiches der ÖBB war in der Vergangenheit extrem problematisch. Zwar konnte durch die Gründung der Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (SCH IG) ein Investitionsvolumen im Ausmaß von 143 Mrd öS für Investitionen gesichert werden. Die Finanzierung des laufenden Betriebes und der Erhaltung der Infrastruktur war jedoch extrem problematisch.

Die ÖBB konnten mit Zustimmung von Finanz - und Verkehrsressort und mit der Haftung der Republik jährlich die erforderlichen Mittel auf dem Kapitalmarkt aufnehmen. Per 31.12.2000 wird der Verbindlichkeitenstand der ÖBB fast 54 Mrd öS betragen, damit war die Unfinanzierbarkeit absehbar.

Dank der Bemühungen der neuen Regierung konnten die Mittel für die ÖBB im Budgetkapitel 65 von 9,3 auf 16,0 Mrd öS aufgestockt werden, die seit dem Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1992 laufend unterdotiert waren und jährlich weiter gekürzt wurden. Im Jahr 2000 kann die Unterdotierung noch durch die Herabsetzung einer vorsorglichen Kapitalerhöhung ausgeglichen werden.

Ab 2001 stehen nunmehr ausreichend Mittel zur Verfügung und die „Schuldenpolitik“ hat nunmehr ein Ende.

Im Folgenden darf konkret noch kurz auf die gestellten Fragen eingegangen werden:

#### **Zu Frage 1:**

Ja, wenn die Ausschreibung der gegenständlichen Strecke erfolgreich verläuft.

#### **Zu Frage 2:**

Derzeit wird die Ausschreibung der gegenständlichen Strecke vorbereitet.

**Zu Frage 3:**

Das Interesse am Weiterbetrieb der Mariazellerbahn ist insoweit gegeben, als die Ausschreibung der gegenständlichen Strecke erfolgreich ist.

**Zu Frage 4:**

Wenn die Ausschreibung erfolgreich verläuft und damit der Weiterbetrieb der Mariazellerbahn gewährleistet ist, wird die Erhaltung der Schieneninfrastruktur der gegenständlichen Bahn mit Bundesunterstützung gewährleistet sein.

**Zu den Fragen 5 und 6:**

Dies ist Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen sowie jener Interessenten, die als private Betreiber die gegenständliche Strecke bedienen wollen.