

890/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 853/J - NR/2000, betreffend Sicherung des ÖPNV - Weiterbestand der Krimmler Bahn, die die Abgeordneten Schwemlein und Genossen am 26. Mai 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil:**

Für die Realisierung von Vorhaben und Programmen im Bereich der Strecke Zell am See - Krimml („Krimmler Bahn“) wurden den Österreichischen Bundesbahnen bisher Finanzmittel in der Höhe von insgesamt 36,3 Mio öS mit Verordnung übertragen. Die betreffenden Vorhaben und Programme umfassen vor allem den Ausbau des bestehenden Zugleitbetriebes, die Erneuerung sicherungstechnischer Einrichtungen, die Erneuerung bestehender Gleisanlagen einschließlich Linienverbesserung, die Neuerrichtung von Bahnsteigen sowie erforderliche Reinvestitionen im Bereich des Fahrweges.

**Zu Frage 1:**

Meine Teilnahme an einer Diskussionsveranstaltung wird in den nächsten Monaten aus zeitlichen Gründen leider nicht möglich sein.

**Zu Frage 2:**

Der Oberpinzgau wird derzeit durch die Krimmler Bahn, eine parallelführende Buslinie und div. Zubringerbuslinien versorgt. Die Bestellung dieser Verkehrsleistungen erfolgt durch das Land bzw. durch die Gemeinden. Der Bund finanziert im Rahmen des ÖKO - Bonus die Gewährung von Tarifbegünstigungen für definierte Benutzer der Schienenverkehrsmittel und trägt die Verluste der Verkehrsunternehmen, die durch die verbundbedingten Ab - und Durchtarifierungen entstehen, zu 1/3 mit.

Auch in Zukunft wird die flächendeckende Versorgung des Oberpinzgaus durch Verkehrsdienstbestellungen seitens des Landes und der Gemeinden sicherzustellen sein. Der Bund beabsichtigt nicht den Ländern und Gemeinden die Bestellhoheit zu entziehen.

**Zu den Fragen 3, 4, 5 und 7:**

Es besteht die Absicht des Vorstandes der ÖBB bei bestimmten Nebenbahnen den Personen - bzw. Güterverkehr oder den Betrieb der Infrastruktur einzustellen. Es werden zu diesem Thema jedoch noch Gespräche mit dem Vorstand der ÖBB stattfinden. Es wird aber zu keinem Kahlschlag bei den Nebenbahnen kommen.

Grundsätzlich sind folgenden Szenarien bei der Einstellung von Nebenbahnen möglich:

- a. Die ÖBB stellt den Güterverkehr oder den Personenverkehr ein

Dadurch würden freie Zugtrassen zur Verfügung stehen. Im Lichte des freien Netzzuganges für Dritte können diese Zugtrassen von anderen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden. Das Land aber auch sonstige Interessierte können außerdem Verkehrsdienstverträge mit diesen neuen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließen und bestimmte Leistungen gegen Bezahlung in Auftrag geben.

b. ÖBB beabsichtigt den Personen - und Güterverkehr und den Betrieb der Infrastruktur einzustellen

Diese Einstellung unterliegt den Bestimmungen des § 29 Eisenbahngesetz. D.h. die ÖBB müssen einen Einstellungsantrag bei der Eisenbahnbehörde stellen. Nach entsprechender Prüfung kann der Bund, um den Betrieb auf einer von den ÖBB eingestellten Nebenbahn weiterhin aufrecht zu erhalten, eine öffentliche - europaweite - Ausschreibung durchführen und Interessenten für die Aufrechterhaltung des Betriebes suchen. Der Bund kann sich für die Ausschreibung auch Dritter (z.B. der SCHIG) bedienen. Die Ausschreibungskriterien könnten dabei nach folgenden Prioritäten geordnet werden:

- 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 zur Verfügung stellen, die bisher die ÖBB auf diesen Strecken erhalten haben. Bei Übernahme der Infrastruktur durch Dritte würden diesen die Förderungsinstrumentarien des Privatbahnunterstützungsgesetzes offen stehen.

Die zur Verfügungstellung von Anlagen, Werkstätten, Rollmaterial und Personal betrifft den Absatzbereich und fällt somit in den Kompetenzbereich des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen.

Das Unternehmen ÖBB wurde mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen - und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen - und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht - Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich). Eine

Einflussnahme meinerseits ist daher nicht möglich und mein Weisungsrecht ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Der Bund erhält die bestehende Schieneninfrastruktur, wenn Bedarf nach Verkehrsdiensten auf dieser Infrastruktur besteht, und diese Verkehrsdienste nicht nur bestellt sondern auch bezahlt werden (z.B. von den Ländern oder sonstigen Dritten). Im Falle der Einstellung durch die ÖBB können diese Bahnen, wie bereits erwähnt, auch für einen Betrieb durch Dritte ausgeschrieben werden. Gesetzliche Basis hierfür sind die einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahnrechts - anpassungsgesetzes bzw. des Schienenverkehrmarktregulierungsgesetzes in Übereinstimmung mit den entsprechenden EU - Normen.

Hinsichtlich der konkret erforderlichen Investitions - und Erhaltungsaufwendungen wird auf die Tabelle in der Antwort zu Frage 6 verwiesen.

**Zu Frage 6:**

Gemäß dem Ende 1998 fertiggestellten Bericht AUX/FCP - 96 - E.02 über die Prüfung der Strecke Zell am See - Krimml wurden vom Geschäftsbereich Fahrweg im Infrastrukturbereich in den Jahren 1994 bis 1999 für diese Strecke Investitionen in der Höhe von rd. 25,9 Mio S getätigt. Weiters wurde für die Erhaltung der Strecke in den betreffenden Jahren insgesamt rd. 110,0 Mio S aufgewendet (vgl. dazu die Seiten 18 ff und 32 ff des Berichts). Die Aufteilung dieser Beträge auf die Jahre 1994 bis 1999 stellt sich wie folgt dar (Angaben in Mio S):

<b>Jahr</b>	<b>Investitionen</b>	<b>Erhaltung</b>
1994	2,6	4,6
1995	2,7	5,7
1996	0,0	11,4
1997	7,8	35,3
1998	10,8	21,4
1999 (Plan)	2,0	31,6
<b>Gesamt</b>	<b>25,9</b>	<b>110,0</b>

Die Schwankungen bei den Erhaltungsaufwendungen sind darin begründet, dass es sich dabei sowohl um jährlich erforderliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft der gesamten Strecke (z.B. Stopfen und Richten der Gleise und Weichen, Wartung der Eisenbahnkreuzungen inkl. Sichttraumfreihaltung) als auch um punktuelle und unregelmäßig anfallende Maßnahmen (z. B. Teilaustausch der Gleise) handelt.

Weiters ist zu den dargestellten Beträgen anzumerken, dass zusätzlich auch von anderen Geschäftsbereichen des Infrastrukturbereiches (z.B. Sicherung - und Signaltechnik) Aufwendungen für die Strecke getätigt werden, die jedoch gemäß den vorliegenden Informationen von untergeordneter Bedeutung sein dürften.

Bezüglich der für die nächsten Jahren geplanten Investitionen und Erhaltungsaufwendungen ist anzumerken, dass mit Stichtag Ende des Jahres 1998 vom Geschäftsbereich Fahrweg für die Jahre 2000 bis 2003 folgende Planungen bestanden haben (Angaben in Mio S):

<b>Jahr</b>	<b>Investitionen</b>	<b>Erhaltung</b>
2000	0,0	40,9
2001	6,6	29,5
2002	7,3	9,0
2003	3,5	18,2
<b>Gesamt</b>	<b>17,4</b>	<b>97,6</b>

**Zu Frage 8:**

Aus Sicht des Bundes ist eine Parallelführung von Bahn und Bus, soweit sich aus dieser Parallelführung für beide Verkehrsmittel keine positiven Aspekte ableiten

lassen, nicht sinnvoll. Nachdem jedoch, wie bereits zu Frage 2 ausgeführt, das Land und die Gemeinden die Besteller von Verkehrsdienstleistungen sind, liegt die Koordinierung von Verkehrsangeboten daher eindeutig in der Hand des Landes. Der Bund beabsichtigt keineswegs auf von anderen Gebietskörperschaften erfolgte Bestellungen Einfluss zu nehmen bzw. diese zu korrigieren.

**Zu Frage 9:**

Diese BürgerInnen dokumentieren mit ihrer Unterschrift, dass es für sie wichtig ist, dass ein gut ausgebautes und modernes Schieneninfrastrukturnetz zur Verfügung steht, das sowohl den Wirtschaftsstandort Österreich stärkt als auch den wirtschaftlichen Weiterbestand bzw. Aufschwung vieler Regionen gewährleistet. Für den Ausbau der Infrastruktur in Österreich steht ein Finanzierungsrahmen von knapp 144 Mrd. ATS zur Verfügung, der von der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft m.b.H. verwaltet wird. Diese finanziert den Infrastrukturausbau der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der Hochleistungsstrecken - Aktiengesellschaft (HL - AG) und der Brenner Eisenbahn Gesellschaft m.b.H. (BEG). Refinanziert wird der Rahmen von knapp 144 Mrd. ATS durch Infrastruktur - benützungsentgelte.

Schienenverkehrsunternehmen erbringen auch Leistungen, die erwerbswirtschaftlich orientierte Unternehmen nicht erstellen würden, da diese keine Gewinnchance zulassen. Es ist jedoch aus verkehrs - , regional - , sozial - und umweltpolitischen Gründen (gesamtwirtschaftlichen Interessen) notwendig, die Erstellung von Verkehrsleistungen zu verlangen, die aufgrund einzelwirtschaftlicher Kriterien nicht kostendeckend erbracht werden können und daher ohne gesonderte Beauftragung auch nicht erbracht werden.

Die entsprechenden Normierungen des ÖBB - und des Privatbahngesetzes beruhen auf der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr.1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991.

So sollen ÖBB und Privatbahnen z. B. im Personenverkehr ebenfalls einheitliche Tarifiermäßigkeiten gewähren, die aus kommerzieller Sicht nicht rechtfertigbar aber

aus sozialen Gründen unumgänglich sind (Pendler - , Schüler - , Behindertentarife etc.) und im ganzen Bundesgebiet für alle Anspruchsberechtigten in gleicher Weise erbracht werden müssen. Verkehrsleistungen aus gesamtwirtschaftlichem Interesse sind durch den Interessenten (Besteller) gesondert zu beauftragen und auch zu bezahlen. Daher hat der Bund mit den ÖBB und den Privatbahnen entsprechende Verträge abgeschlossen.

Grundlage dieser Verträge ist § 3 (1) BBG 92, der vorsieht, dass "... für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festzulegen (hat)".

Dieser Vertrag wurde im Jahr 1999 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen zwischen dem Verkehrsressort und den ÖBB geschlossen und endet mit 31.12.2003. Durch jährliche Ausführungsverträge werden die einzelnen Vertragsteile konkretisiert.

Für das Jahr 1999 gliedert sich dieser Betrag wie folgt auf:

Sozialtarife im Personenverkehr (Ökobonus)	Mrd. öS	4,8
Führung von Schienen - Personenverkehr	Mrd. öS	1,1
Bonus für Qualität	Mrd. öS	0,3
Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Kombi - Verkehr	Mrd. öS	1,1
Umweltschutzleistungen und Güterverkehr	Mrd. öS	0,9
Sonstige Leistungen (Anschlussbahnen, Rückvergütung Straßenverkehrsbeitrag etc.)	Mrd. öS	0,6
Summe	Mrd. öS	8,8

Lt. Bundesvoranschlag Kapitel 65 betragen die Zuschüsse für 2000 für die Eisenbahninfrastruktur (1/65148) 9.350.005.000 öS und für die Erbringung Gemeinwirtschaftlicher Leistungen (1/65158) 8.743.723.000 öS.

Ferner finanziert der Bund Investitionsausgaben der Österreichischen Privatbahnen pro Jahr in einem Ausmaß von ca. 250 Mio. öS.

**Zu Frage 10:**

Grundsätzlich ist festzustellen, dass bei Einstellung einer Eisenbahnstrecke - in diesem Fall der Krimmler Bahn - Verlagerungseffekte auf die Straße stattfinden. Insbesondere hätte dies Auswirkungen auf den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr (Busverkehr) auf der Bundesstraße B 165/B 168, für den unter Umständen Verbesserungs-, Erweiterungsmaßnahmen im straßenbaulichen Bereich vorzunehmen wären. Allfällige Kosten dafür sind jedoch nicht abschätzbar.

Was den Straßenbau selbst betrifft, ist laut Bedarfsprogramm 1999 der BStV. der abschnittsweise Neubau der Umfahrung Mittersill vorgesehen.

**Zu Frage 11:**

Der Bund wird bemüht sein, sich entsprechend der abgeschlossenen Grund- und Finanzierungsverträge weitgehend vertragskonform zu verhalten.

Im Hinblick darauf, dass für das Jahr 2001 mit weiteren Budgetkürzungen zu rechnen ist, ist allerdings vorgesehen, die bestehenden Grund- und Finanzierungsverträge mit Ende des Jahres 2000 zu kündigen.

Unabhängig davon finden bereits Gespräche mit dem Land Salzburg über die Neufassung des Grund- und Finanzierungsvertrages statt, um die im ÖPNRV - Gesetz vorgesehene Verbundreform - gemeinsam mit den Vertragspartnern - umzusetzen. Nachteilige Konsequenzen für die Fahrgäste aus der neuen Vertragsvereinbarung sind nicht zu erwarten.