

938/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 888/J - NR/2000, betreffend Kostenentwicklung der Schieneninfrastruktur und Investitionsvorhaben im öffentlichen Verkehr in Oberösterreich, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 6. Juni 2000 an mich gerichtet haben, böhre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Entwicklung des Infrastrukturbenützungsentgeltes in den letzten drei Jahren ist im Detail aus den beigelegten Infrastrukturbenützungsentgeltregelungen für die Jahre 1998 und 1999 ersichtlich. Die Benützungsentgeltregelung für das Jahr 2000 ist der für die Jahre 1998 und 1999 hinsichtlich der zugrundegelegten Kriterien identisch und unterscheidet sich hinsichtlich der Preisparameter.

Das ÖBB - Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) stellt sich im Sinne wie folgt dar:

1997: 3.384Mio S
1998: 3.504 Mio S
1999: 3.695 Mio S

Auf Strecken, die in OÖ liegen bzw. OÖ berühren, fiel nachstehendes IBE an:

Bereich	IBE (in Mio S)		
	1997	1998	1999
Donauuferbahn Krems – St. Valentin	13,5	16,9	18,7
Westbahn St. Valentin – Salzburg Hbf	258,1	292,7	314,7
Pyhrnbahn (inkl. Marchtrenk)	77,1	69,6	75,5
Amstetten Hieflau	28,3	23,3	21,0
St. Valentin – Kleinreifling	32,9	24,3	23,8
Wels – Grünau im Almtal	4,1	5,7	6,3
Bad Aussee – Attnang Puchheim	26,9	24,7	23,8
Attnang – Puchheim – Ried i.l.	7,1	4,8	3,9
Ried i.l. – Schärding	7,3	5,0	4,0
Neumarkt – Simbach	15,3	12,8	11,0
Steindorf b. Str. – Braunau	4,9	6,4	7,0
Vöcklabruck – Kammer-Schörfling	0,9	1,2	1,5
Lambach – Gmunden Seebf	1,6	1,7	2,0
Wels – Passau	95,4	98,0	94,3
Haiding – Aschach	1,6	1,8	2,0
Linz Urfahr – Aigen-Schlägl	6,8	9,8	10,5
Linz – Summerau	35,4	35,5	34,5
Raum Linz	10,9	9,0	8,6

Zu Frage 2:

Das Unternehmen ÖBB wurde mit dem Bundesbahngesetz 1992 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen - und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen. Es unterliegt daher die Tarifgestaltung im Personen - und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht - Führung von Zügen und das Kostenmanagement der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB. Ich darf auf die beiliegende Stellungnahme der ÖBB verweisen.

Zu den Fragen 3, 4 und 9:

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. Wie ich in der "Aktuellen Stunde des Parlaments" am 6.6.2000 feststellte, wird es aber zu keinem Kahlschlag bei den Nebenbahnen kommen.

Grundsätzlich sind folgende Szenarien bei der Einstellung von Nebenbahnen möglich:

a. Die ÖBB stellen 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 Verkehrsdiestverträge mit diesen neuen
konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließen und bestimmte
Leistungen gegen Bezahlung in Auftrag geben.

b. Die ÖBB beabsichtigen 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, um den Betrieb auf einer von den ÖBB eingestellten
Nebenbahn weiterhin aufrecht zu erhalten, eine öffentliche - europaweite -
Ausschreibung durchgeführt und Interessenten für die Aufrechterhaltung des
Betriebes gesucht werden. 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 analog zu den Regelungen für
Privatbahnen zur Verfügung stellen. Bei Übernahme des Betriebes der Infrastruktur
würden auch für Dritte die Erhaltung der Infrastruktur gemäß dem
Privatbahnunterstützungsgesetz gefördert werden.

Ich darf diesbezüglich wieder auf die beiliegende Stellungnahme der ÖBB hinweisen.

Zu Frage 5:

In den Gesamtverkehrskonzepten des Landes Oberösterreich wird die
Verkehrssituation im Großraum Linz als besonderer Problembereich erkannt. In einer

Reihe von Studien werden die Erfordernisse für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr präzisiert und bis zu Detailmaßnahmen konkretisiert. Die Summe dieser Maßnahmen wird als "Nahverkehrsprogramm Großraum Linz" bezeichnet.

Der Ausbau einer bedarfsorientierten Verkehrsinfrastruktur, die den Anforderungen der Raumordnung, des Umweltschutzes sowie eines effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel gerecht werden soll, bedarf der engen Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternahmen.

Zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich wurden bereits unter Beiziehung von Vertretern der Österreichischen Bundesbahnen diesbezügliche Gespräche geführt und ein Übereinkommen über die Infrastrukturplanung „Regionaler Schienenverkehr im Großraum Linz“ abgeschlossen. Dieses Übereinkommen sieht die Erstellung und die Finanzierung ausgereifter Konzepte für die Realisierung verschiedener Projekte im Rahmen des nahverkehrsgerechten Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur im Großraum Linz vor.

Als konkrete Projekte wären unter anderem

- der nahverkehrsgerechte Ausbau des Linzer Hauptbahnhofes
 - die Einbindung der Linzer Lokalbahn (LILO) in den Linzer Hauptbahnhof
 - der nahverkehrsgerechte Ausbau des Streckenabschnittes zwischen St. Valentin und Steyr
 - der nahverkehrsgerechte Ausbau der Donauuferbahn im Streckenabschnitt zwischen St. Valentin und St. Nikola - Struden
- zu nennen.

Darüberhinaus sind im derzeit laufenden Projekt „Ausbau der Pyhrnstrecke“ verschiedene Ausbaumaßnamen, wie z. B. ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zur Erhöhung der Streckenkapazität und zur Verbesserung der Betriebsqualität sowie Linienverbesserungen für eine Anhebung der Geschwindigkeit bis 140 km/h, beabsichtigt. Die Priorisierung der jeweiligen Ausbaumaßnahmen wird primär nach betriebswirtschaftlichen Kriterien vorgenommen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind den Österreichischen Bundesbahnen nachstehende Ausbaumaßnahmen zur Planung bzw. zum Bau übertragen:

- Linienvorbesserung zwischen Ried - Diepersdorf und Wartberg a.d. Krems
- Umbau des Bahnhofes Wartberg a.d. Krems
- Linienvorbesserung zwischen Wartberg a.d. Krems und Nußbach
- Linienvorbesserung im Bereich Schlierbach.

Hinsichtlich des geplanten viergleisigen Ausbaus der Westbahnstrecke zwischen Attnang - Puchheim und Salzburg wurde die Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG nunmehr von mir beauftragt, die übertragene Planung einer Hochleistungsstrecke in diesem Streckenabschnitt vorerst eingeschränkt als Korridoruntersuchung weiterzuführen. Im Rahmen dieser Untersuchung soll vordringlich der von den Vertretern der betroffenen Gemeinden dieser Region ausgearbeitete Fragenkatalog betreffend die Notwendigkeit, die Zweckmäßigkeit sowie die Sinnhaftigkeit des geplanten viergleisigen Ausbaus der Westbahnstrecke zwischen Attnang - Puchheim und Salzburg durch eine Expertengruppe beantwortet werden, um damit die Planungsgrundsätze bzw. die Planungsvorgaben für dieses Vorhaben umfassend und schlüssig begründen zu können.

Angesichts der angespannten Budgetsituation sehe ich jedoch die Notwendigkeit, sämtliche Eisenbahninfrastrukturprojekte - auch jene im Bundesland Oberösterreich - kritisch zu prüfen und bezüglich der Investitionserfordernisse und Nutzwirkungen zu optimieren und darauf aufbauend entsprechende Entscheidungen zu treffen und erforderlichenfalls Anpassungen vorzunehmen.

Zu den Fragen 6, 7 und 8:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die in der Anfrage angesprochene Arbeitsgruppe für Investitionen und Verkehr unter Federführung des Bundesministeriums für Finanzen steht. Eine Einflussnahme auf die einzelnen Bundesländer, entsprechende Daten künftig benötigter Investitionen und Investitionszuschüsse für den öffentlichen Verkehr darzustellen, obliegt daher in erster Linie diesem Ressort.

Lt. Information des Bundesministeriums für Finanzen haben noch nicht alle Bundesländer entsprechende Daten künftig benötigter Investitionen und

Investitionszuschüsse dem do. Ressort vorgelegt. Das Bundesministerium für Finanzen ist jedenfalls bemüht, auch die Vorlage der seitens der Länder notwendigen Daten zu erwirken, um einen zügigen Fortgang der vom Parlament beschlossenen Arbeitsgruppe zu gewährleisten.

Zu den Fragen 10 und 11:
Gemäß § 29 bedarf die vorübergehende oder dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw eines - streckenteils der Genehmigung der Eisenbahnbehörde.

Die Erfüllung der durch das Unternehmen nachzuweisenden Voraussetzungen des § 29 EisbG insbesondere, ob die Bemühungen um eine Übernahme der genannten Eisenbahnstrecke zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen im Rahmen einer entsprechend transparenten und mit Öffentlichkeitscharakter versehenen Nachfolgersuche als erfolglos betrachtet werden, sind der Eisenbahnbehörde durch entsprechende Dokumentationen nachzuweisen.

Für die Strecke Rohr - Bad Hall ist bei der Eisenbahnbehörde der Antrag der ÖBB auf Gesamteinstellung anhängig, wobei eine derartige Dokumentation derzeit bei der Behörde noch nicht vorliegt und ist diese von den ÖBB nachzureichen
Erforderlichenfalls kann die Behörde zur Überprüfung dessen im Hinblick auf einen Nachfolgeverkehr durch einen Dritten eine Interessentensuche veranlassen.

Ob eine Konzession an einen Dritten verliehen werden kann, wird von dem Ergebnis des anhängigen Verfahrens und positivem Abschluss eines Konzessionsverfahrens - bei entsprechender Antragstellung - abhängen.

Stellungnahme der ÖBB vom 10.7.00

Zu Frage 2:

Die Betriebsaufwendungen der ÖBB erhöhten sich in den Jahren 1997 bis 1999 um folgende Abgaben:

	1997	1998	1999
Energieabgabe	218 Mio S	207 Mio S	217 Mio S
Kommunalabgabe		----- 208 Mio S	215 Mio S

Ab dem Geschäftsjahr 2000 entstehen dem Unternehmen zusätzliche Aufwendungen aus dem Wirksam werden der Beitragspflicht zur Arbeitslosenversicherung und zum Insolvenzausgleichsfonds.

Zu Frage 3:

Die ÖBB beabsichtigten aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen die Einstellung des Güterverkehrs auf der Strecke Wels Hbf. - Grünau im Almtal.

Zu Frage 4:

An Attraktivierungsmaßnahmen sind im regionalen Personenverkehr primär Fahrzeitverkürzungen, Fahrplananpassungen, Anschlußverbesserungen sowie der sukzessive Einsatz von modernen Fahrbetriebsmitteln geplant.

Im Bereich des Güterverkehrs sind die ÖBB verstärkt bemüht, die Angebotsentwicklung auf Regionalstrecken mit geringem Verkehrsaufkommen unter besonderer Berücksichtigung individueller Wünsche der verladenden Wirtschaft zu führen.