

2141/AB XXII. GP

Eingelangt am 22.11.2004

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0008-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2164/J-NR/2004 betreffend Mariazellerbahn, die die Abgeordneten Anton Heinzl und GenossInnen am 22. September 2004 an mich gerichtet haben, beeheire ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wurden von Seiten des Bundes seit 2000 Investitionen in die Anschaffung von neuem rollenden Material für die Mariazellerbahn getätigt? Wenn ja, wie hoch waren diese Anschaffungsinvestitionen in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004?

Antwort:

Investitionen nimmt nur die ÖBB gemäß § 2 Bundesbahngesetz bzw. § 43 Bundesbahnstrukturgesetz vor. Der Bund ist gemäß diesen Bestimmungen nur für die Finanzierung zuständig.

Fragen 2 und 4:

Wurden von Seiten des Bundes seit 2000 Investitionen in die Erhaltung von Infrastruktur der Mariazellerbahn getätigt? Wenn ja, wie hoch waren diese Re-investitionen in den Jahren 2000,

2001, 2002, 2003 und 2004? In welche Infrastrukturmaßnahmen wurde in diesen Jahren investiert?

Wurden nach Informationen des Bundes durch die ÖBB seit 2000 Investitionen in die Erhaltung von Infrastruktur der Mariazellerbahn getätigt? Wenn ja, wie hoch waren diese Re-investitionen in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004? In welche Infrastrukturmaßnahmen wurde in diesen Jahren investiert?

Antwort:

Nach Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen ergeben sich für die Mariazellerbahn folgende Aufwendungen:

Abschnitt	Kilometer	Art	€	Jahr
Mitterbach - Mariazell	km 81,015 - km 83,827	Gleisneulage	993.000	2001
Schwadorf - Ober Grafendorf	km 6,454 - km 9,220	Gleisneulage	740.000	2001
Klangen - Hofstetten	km 15,929 - km 16,485	Gleisneulage	266.000	2002
Klangen - Hofstetten	km 18,056 - km 19,450	Gleisneulage	521.000	2002
Bf. Loich Gl.1	km 35,249 - km 35,412	Gleisneulage	67.000	2002
St.Pölten Alpbf.		Zugvorheizanlage	312.500	2002
Mariazell		Zugvorheizanlage	159.900	2002
St.Pölten Hbf. - St.Pölten Alpbf.	km 0,600 - km 1,100	Gleisneulage	472.000	2003

Frage 3:

Wurden nach Informationen des Bundes durch die ÖBB seit 2000 Investitionen in die Anschaffung von neuem rollenden Material für die Mariazellerbahn getätigt? Wenn ja, wie hoch waren diese Anschaffungsinvestitionen in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004?

Antwort:

Wie mir die Österreichischen Bundesbahnen mitgeteilt haben, wurden keine Investitionen in die Anschaffung von neuem rollenden Material für die Mariazellerbahn getätigt.

Frage 5:

Wurden nach Informationen des Bundes durch das Land NÖ seit 2000 Investitionen in die Anschaffung von neuem rollenden Material für die Mariazellerbahn getätigt? Wenn ja, wie hoch waren diese Anschaffungsinvestitionen in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004?

Antwort:

Dem Bund liegen diesbezüglich keine Informationen vor.

Frage 6:

Wurden nach Informationen des Bundes durch das Land NÖ seit 2000 Investitionen in die Erhaltung von Infrastruktur der Mariazellerbahn getätigt? Wenn ja, wie hoch waren diese Reinvestitionen in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004? In welche Infrastrukturmaßnahmen wurde in diesen Jahren investiert?

Antwort:

Bisher hat der Bund die Erhaltung der Infrastruktur sichergestellt. Gemäß dem zwischen der Republik Österreich und dem Land Niederösterreich am 19. Dezember 2003 geschlossenen Vertrag über die Erhaltung und den Betrieb der niederösterreichischen Schmalspurbahnen wurde vereinbart, dass für die Strecken Gmünd - Groß Gerungs sowie Gmünd - Litschau durch das Land Niederösterreich eine Kostenbeteiligung für die Erhaltung und den Betrieb in Höhe von 20% auf Bestandsdauer des Vertrages übernommen wird. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass in einem weiteren Schritt auch die übrigen niederösterreichischen Schmalspurbahnen, somit auch die Mariazellerbahn, in diese Regelung einbezogen werden könnten.

Frage 7:

Welche Teile der Infrastruktur der Mariazellerbahn sind noch nicht abgeschrieben? Wie hoch ist deren buchhalterischer Restwert? Wie hoch war der Neuwert dieser noch nicht abgeschriebenen Infrastruktur zu heutigen Preisen?

Antwort:

Die ÖBB nahmen dazu wie folgt Stellung:

		Handelsr. AFA	Lfd. Buchwert
Strecke	ST.PÖLTEN/SS(E)-OBERGRAFENDORF(E)STR-KST	74.310	1.323.646
Strecke	OBER GRAFENDORF(A)-MARIAZELL(E)STR-KST	837.747	20.063.394
Nebenanlagen	ST.PÖLTEN/SS (E)-OBERGRAFENDORF(E)	20.804	324.476
Nebenanlagen	OBER GRAFENDORF(A)-MARIAZELL(E)	49.527	609.259
Allg. UB-BSTG	ST.PÖ/S(E)-OBERGRAFEND(E) ALLG.UNTERB+BSTG	2.632	41.008
Allg. UB-BSTG	OBERGRAFEN(A)-MARIAZELL(E) ALLG.UNTERB+BSTG	9.067	183.844
		994.087	22.545.626

Frage 8:

Welche Teile des rollenden Materials der Mariazellerbahn sind noch nicht abgeschrieben? Wie hoch ist deren buchhalterischer Restwert? Wie hoch war der Neuwert dieser noch nicht abgeschriebenen Infrastruktur zu heutigen Preisen?

Antwort:

Laut Stellungnahme der ÖBB sind im Anlagenverzeichnis folgende noch nicht abgeschriebene Schmalspurfahrzeuge für die NÖ Schmalspurbahnen aufgelistet:

ET 4090.001 –003:

Anschaffungswert € 7,8 Mio., Buchwert mit 31.12.2004 € 370,00

VT 5090.004 – 005, 009 – 017:

Anschaffungswert € 14 Mio., Buchwert mit 31.12.2004 € 2.700,00

Diese und bereits abgeschriebene Fahrzeuge werden auf den Strecken St. Pölten – Mariazell (– Mank), Waidhofen/Ybbs – Lunz/See (– Ybbsitz) und Gmünd – Gross Gerungs eingesetzt. Neubeschaffungspreise können nicht genannt werden, da keine Vergleichswerte vorhanden sind.

Frage 9:

Wer soll die Mariazellerbahn nach heutigem Diskussionsstand zwischen Bund und Land NÖ nach Ablauf der 5-jährigen Bestandsgarantie des Bundes betreiben?

Antwort:

Laut Auskunft der Österreichischen Bundesbahnen ist gemäß der Vereinbarung, abgeschlossen zwischen Bund und Land Niederösterreich, über die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur auf den Strecken der Niederösterreichischen Schmalspurbahnen – inklusive Mariazellerbahn – die Erhaltung und der Betrieb der Strecken bis 31. Dezember 2008 geregelt.

Gegenwärtig erarbeitet eine Arbeitsgruppe unter der Federführung der ÖBB mit Beteiligung des Landes NÖ ein Vorprojekt für einen Teilumbau der Mariazellerbahn auf Normalspur.

Aus der Sicht der ÖBB-Infrastruktur sollten zukünftige Weichenstellungen über den Besitz der Mariazellerbahn erst nach Vorliegen der Planungsergebnisse gemäß der oben genannten Vereinbarung (bmvit – Land NÖ) und der derzeit laufenden Verhandlungen über die Gründung einer Betriebsgesellschaft für die NÖ Schmalspurbahnen getätigt werden.

Der ÖBB-Personenverkehr strebt zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes einen kostendeckenden Verkehrsdiestevertrag ab Fahrplanwechsel an.

Frage 10:

Wer soll die Infrastruktur der Mariazellerbahn nach heutigem Diskussionsstand zwischen Bund und Land NÖ nach Ablauf der 5-jährigen Bestandsgarantie des Bundes langfristig besitzen?

Antwort:

Diesbezüglich möchte ich auf die im vorstehend angeführten Vertrag vereinbarte fünfjährige Bestandsgarantie bis 31. Dezember 2008 hinweisen. Über den darüber hinausgehenden Fortbestand der Mariazellerbahn werden rechtzeitig Verhandlungen mit dem Land Niederösterreich geführt werden.

Fragen 11 und 12:

Gibt es sicherheitstechnische Bedenken gegen die Fortführung des Betriebes der Mariazellerbahn in den nächsten Jahren, wenn jetzt nicht investiert wird? Gibt es über den derzeitigen sicherheitstechnischen Zustand der Mariazellerbahn Studien oder Untersuchungen?

Gibt es sicherheitstechnische Bedenken gegen die Fortführung des Betriebes der Mariazellerbahn in den Jahren nach Ende der Bestandsgarantie des Bundes, wenn jetzt nicht investiert wird? Gibt es über den derzeitigen sicherheitstechnischen Zustand der Mariazellerbahn Studien oder Untersuchungen?

Antwort:

Wie mir die Österreichischen Bundesbahnen mitgeteilt haben, ist jedes Eisenbahnunternehmen gem. § 19 EisbG verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter der Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben.

Die ÖBB als zuständiges Eisenbahnunternehmen auf der Mariazellerbahn kann sicherheitstechnische Bedenken sowohl gegenwärtig als auch zukünftig ausschließen.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Gorbach