



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR
3439/AB
2005 -11- 28

zu 3475/J

GZ. BMVIT-10.000/0043-I/CS3/2005 DVR:0000175

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

Wien, 28. November 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3475/J-NR/2005 betreffend „Pinzgau-Bahn“-Vertrag zwischen Bund und Land vor dem Schicksalsjahr 2005, die die Abgeordneten Erika Scharer und GenossInnen am 28. September 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 2, 3, 4, 5 und 7:

Wie lautet der Vertrag im Detail, der zwischen Landeshauptmannstellvertreter Wilfried Haslauer und Bundesminister Hubert Gorbach bezüglich „Pinzgau-Bahn“ abgeschlossen wurde?

Sind im Vertrag Passagen enthalten, welche den Fortbestand der „Pinzgau-Bahn“ sichern?

- Wenn ja, wie lauten diese?
- Wenn nein, warum nicht?

Welche Vertragspunkte sind nach wie vor aufrecht und wie lauten diese im Detail?

Welche Vertragspunkte sind nicht mehr aufrecht und warum nicht?

Wurde der zwischen LHStv. Haslauer und BM Gorbach abgeschlossene Vertrag nach den Unglücken im Sommer 2005 um Zusatzinhalte erweitert?

- Wenn ja, um welche?
- Wenn nein, wird das noch geschehen?
- Wenn nein, warum nicht?

Wie lauten die Vertrags-Ausstiegsklauseln aus dem „Pinzgau-Bahn“-Vertrag für die jeweiligen Vertragspartner im Detail?

Antwort:

Die zwischen dem Bund, dem Land Salzburg, den seinerzeitigen Österreichischen Bundesbahnen und der seinerzeitigen Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft m.b.H. abgeschlossene „Vereinbarung über den Ausbau und die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur

auf der Bahnstrecke Zell am See – Krimml („Pinzgaubahn“) baut auf dem status quo zum Zeitpunkt der Unterzeichnung auf. Bisher wurde keine einzige Bestimmung der Vereinbarung verändert.

Auf die in Kopie beigeschlossene Vereinbarung wird verwiesen.

Fragen 6, 8 und 9:

Ist Ihres Erachtens die Strecke der „Pinzgau-Bahn“ bis nach Krimml trotz der Unglücke und der enormen Hochwasserschäden gesichert?

- a) Wenn ja, in welchem finanziellen Rahmen wird dies auf Bundesebene unterstützt werden?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Wie stehen Sie zum Erhalt der „Pinzgau-Bahn“ als regionale Notwendigkeit in einem verkehrstechnisch stark benachteiligten Gebiet?

Wie stehen Sie zu einem Vorschlag die „Pinzgau-Bahn“ mittels neu erarbeiteten Konzept nach den Schicksalsschlägen 2005 neu aufzubauen und damit zu einer westbahneingebundenen, bevölkerungs-, wirtschafts- und tourismusorientierten Normalspurbahn zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umzustrukturieren?

Antwort:

Die Hochwasserschäden haben eine neue Situation geschaffen, welche naturgemäß nicht in der Vereinbarung berücksichtigt werden konnte und daher derzeit Gegenstand von Verhandlungen zwischen allen beteiligten Institutionen ist.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'M' followed by a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Beilage

**über den Ausbau und die Erhaltung
der Eisenbahninfrastruktur
auf der Bahnstrecke Zell am See – Krimml
(„Pinzgaubahn“)**

abgeschlossen zwischen

- der Republik Österreich (Bund),
- dem Land Salzburg (Land),
- den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und
- der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft m.b.H. (SCHIG mbH)

in weiterer Folge Vertragspartner genannt

**Artikel I
Gegenstand der Vereinbarung**

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung sind
- a) die Durchführung und Finanzierung des Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur zwischen Zell am See und Krimml auf der Grundlage des bei der Pinzgaubahn - Klausur am 10. September 2004 vereinbarten Fahrplans mit nachstehenden Kernpunkten:
- fahrplanmäßige Fahrzeit mit Triebwagen der Reihe 5090 von Zell am See nach Neukirchen am Großvenediger von höchstens 64 Minuten, in Gegenrichtung von höchstens 66 Minuten,
 - Ankunft in bzw. Abfahrt von Zell am See in Abstimmung mit dem Fahrplan auf der Strecke Salzburg - Wörgl
 - mindestens 20 Zwischenhalte zwischen Zell am See und Neukirchen am Großvenediger und
 - Möglichkeit des Stundentaktes der Züge zwischen Zell am See und Neukirchen am Großvenediger
- sowie
- b) die Durchführung und Finanzierung der Erhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur zwischen Zell am See und Krimml bis zum 31. Dezember 2014, wobei die im vierten Quartal 2004 im Vorgriff auf 2005 durchgeführten Reinvestitionsmaßnahmen ebenfalls umfasst sind.
- (2) Rechtzeitig vor Ablauf des Vertrages werden die Vertragspartner Verhandlungen über eine Verlängerung des Vertrages aufnehmen.
- (3) Die Eisenbahninfrastruktur zwischen den Bahnhöfen Tischlärhäusl und Piesendorf ist in einem solchen Zustand zu erhalten, dass ein Güterverkehr mittels Rollschemelebetrieb weiterhin möglich ist.

- (4) Die Kosten für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nach Maßgabe des im Abs. 1 angeführten Fahrplanes einschließlich der Kosten für die Projektabwicklung betragen € 6,315 Mio.
- (5) Die Kosten für die Reinvestitionsmaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur betragen jährlich € 987.000.
- (6) Die Kosten für die Erhaltungsmaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur betragen jährlich € 667.000. In diesem Betrag sind die Kosten für die Erhaltung, Reinigung, Beleuchtung und winterliche Betreuung der Haltestellen samt Zugängen enthalten, welche jährlich € 163.000 betragen und über welche entsprechend dem Ergebnis der Pinzgaubahn – Klausur am 10. September 2004 eine gesonderte Vereinbarung zwischen den Gemeinden und den ÖBB abgeschlossen werden soll. Vereinbarungsgegenständlich sind daher nur die Kosten in der Höhe von € 504.000 für die eisenbahnspezifischen Erhaltungsmaßnahmen.
- (7) Die in den Abs. 4 bis 6 angegebenen Kosten basieren auf einer Grobkostenschätzung der ÖBB (jeweils ohne Umsatzsteuer, Preisbasis 1. Jänner 2004), welche den Verhandlungen im Rahmen der Pinzgaubahn – Klausur am 10. September 2004 zugrunde gelegt wurde.

**Artikel II
Umsetzung der Vereinbarung**

- (1) Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sowie die Abwicklung der Erhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen gemäß Artikel I Abs. 1 werden so durchgeführt, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 der Verkehr gemäß dem in Artikel I Abs. 1 vereinbarten Fahrplan aufgenommen werden kann.
- (2) Die Projektabwicklung erfolgt durch die ÖBB. Rechnungen über erbrachte Leistungen werden durch die ÖBB überprüft und dem Land auf Verlangen zur Einsicht vorgelegt. Zur Umsetzung dieser Vereinbarung sowie zur Steuerung und Koordinierung der einzelnen Maßnahmen und zur Kostenplanung wird eine projektbegleitende Arbeitsgruppe eingesetzt, der Vertreter des Landes und der ÖBB angehören. Die Federführung innerhalb der Arbeitsgruppe obliegt den ÖBB.
- (3) Wird für die ÖBB im Zuge der Projektabwicklung absehbar, dass die tatsächlichen Kosten die voraussichtlichen Kosten gemäß Artikel I um mehr als 10% übersteigen werden, so werden die ÖBB umgehend mit den übrigen Vertragspartnern zwecks einvernehmlicher Festlegung der weiteren Vorgangsweise in Verhandlungen treten.

**Artikel III
Kostentragung**

- (1) Die tatsächlichen Kosten gemäß Artikel I Abs. 4, 5 und 6 werden zu 80% durch den Bund bzw. die SCHIG. und zu 20% durch das Land getragen, wobei das für das je-

- (2) Im Falle einer Vorfinanzierung der Landesbeiträge durch den Bund bzw. die SCHIG wird dem Kapitalbetrag der zum jeweiligen Zeitpunkt der Kreditaufnahme durch den Bund gültige EURIBOR-Satz, zuzüglich 10 Basispunkte, ab jeweiliger Fälligkeit (das ist sechs Wochen nach Rechnungslegung gemäß Artikel III Abs. 5) für den Zeitraum der Vorfinanzierung zugeschlagen.
- (3) Die Kosten gemäß Artikel I Abs. 4 beinhalten auch Grunderwerbskosten, sofern die betreffenden Grundstücke nach deren Erwerb als Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 10a des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957 in das Eigentum der ÖBB übergehen. Zu den Grunderwerbskosten zählen auch die Kosten für jene Grundstücke der ÖBB, welche dem Absatzbereich der ÖBB zugeordnet sind.
- (4) Die ÖBB haben dem Land jeweils bis zum 31. März bzw. bis zum 30. September detaillierte Abrechnungen über die im vorausgegangenen Kalenderhalbjahr aufgelaufenen Kosten vorzulegen und die sich daraus ergebenden anteiligen Finanzierungsbeiträge des Landes bekannt zu geben. Die Abrechnungen erfolgen auf Grundlage der dem Leistungszeitraum zuzuordnenden Kosten.
- (5) Die ÖBB sind berechtigt, die in den Abrechnungen ausgewiesenen Finanzierungsbeiträge des Landes mit einer sechswöchigen Zahlungsfrist in Rechnung zu stellen.
- (6) Die ÖBB werden Vorsteuerabzüge, soweit zulässig, geltend machen und den Beitragsleistungen des Landes anteilig anrechnen.
- (7) Die Organe des Landes (z.B. Salzburger Landesrechnungshof) sind berechtigt, durch Bevollmächtigte jederzeit Einsicht in die diesem Übereinkommen zu Grunde liegenden Gebarungsunterlagen zu nehmen.

Artikel IV Allgemeine Bestimmungen

- (1) Allfällige Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Die ÖBB und die SCHIG werden aus dieser Vereinbarung entstehende Rechte und Pflichten auf allfällige Rechtsnachfolger überbinden.
- (3) Diese Vereinbarung wird in vier Ausfertigungen errichtet, wovon jeweils eine für jeden Vertragspartner bestimmt ist.
- (4) Diese Vereinbarung tritt nach Unterfertigung durch sämtliche Vertragspartner in Kraft.

Für die Republik Österreich:

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie:

(Vizekanzler Hubert Gorbach)

Wien, am 13.01.05

Für das Land Salzburg:

(Regierungsbeschluss der Salzburger Landesregierung vom 9. Dezember 2003)

(LH-Stv. Dr. Wilfried HASLAUER)

Wien, am 13.01.05

Österreichische Bundesbahnen:

(F. SCHMIDT)

(Österreichische Bundesbahnen
Vorstandsdirektor Infrastruktur
Dipl. Ing. Dr. Alfred Zimmermann)

Wien, am 2.2. DEZ 2004

Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft m.b.H.

(Dr. Helmut Fölschlehner)

(Mag. Gilbert Tröbner)

Wien, am 23. DEZ 2004