

770/AB XXII. GP

Eingelangt am 10.10.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 772/J-NR/2003 betreffend Nebenbahnen, Benutzungsentgelt und Postenschächer die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 12. August 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 2 und 3:

Warum wird von Ihnen und ihren Partei- und Regierungskollegen trotz zahlreicher Lippenbekenntnisse zu mehr Marktwirtschaft gerade im Bahnbereich die höchst sinnvolle Ausschreibung der Regional-/Nebenbahnlinien blockiert?

Hat sich durch die Nichtbedienung der auszuschreibenden Strecken etwas an den Zahlungen an den bisherigen Betreiber geändert, wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

Wann werden die nächsten Schritte bei der Ausschreibung der Nebenbahnen erfolgen, und welche werden dies sein?

Antwort:

Die Einstellung von Nebenbahnen unterliegt den Bestimmungen des § 29 Eisenbahngesetz. D.h. die ÖBB müssen einen Einstellungsantrag bei der Eisenbahnbehörde stellen. Nach entsprechender Prüfung hat eine Interessentensuche für eine allfällige Aufrechterhaltung des Betriebes durchgeführt zu werden.

Daher veranlasste das bmvit, dass die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft m.b.H. mit 15. März 2001 für folgende Strecken eine öffentliche Interessentensuche durchführte, welche bis zum 23. Mai 2001 befristet war:

Weitersfeld - Drosendorf (Niederösterreich)
Göpfritz - Raabs (Niederösterreich)
Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Engelhartstetten (Niederösterreich)
Ernstbrunn - Mistelbach (Niederösterreich)
Poysdorf - Dobermannsdorf (Niederösterreich)
Gmünd - Groß Gerungs (Niederösterreich)
Gmünd - Litschau (Niederösterreich)
Freiland - Türnitz (Niederösterreich)
Wietersdorf - Hüttenberg (Kärnten)

St. Paul - Lavamünd (Kärnten)
Mürzzuschlag - Neuberg Ort (Steiermark)
Rohr - Bad Hall (Oberösterreich)

Bis zum 23. Mai 2001 haben 6 Interessenten (2 österreichische Privatbahnunternehmen, 1 österreichisches Unternehmen, 1 Verein, 2 Privatpersonen) der SCHIG mbH ihre Interessensbekundungen übermittelt.

Abschließend sei festgestellt, dass es Ziel des Bundes ist, einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr anzubieten. Es sollte außer Streit stehen, dass die entsprechenden Leistungen möglichst effizient zu erbringen sind. Daher besteht zwischen dem Bundesminister für Finanzen und mir die Übereinkunft, im Zuge der ÖBB-Reform auch ein neues Konzept für die Bewirtschaftung der Nebenbahnen zu erstellen. Dabei ist auch die Postbus-Integration in die ÖBB zu berücksichtigen. Dazu ist festzuhalten, dass Bahn und Bus aus Sicht des Bundesministeriums für Finanzen im öffentlichen Verkehr als Verkehrsträger gleichwertig sind.

Frage 4:

Welche unternehmensneutralen Kostenansätze sind in die Ergebnisse der Studie "Rückbaukosten von Nebenbahnen" über die teilweise schwer nachvollziehbaren entsprechenden ÖBB-Angaben hinaus eingeflossen?

Antwort:

In Beantwortung dieser Frage erlaube ich mir, eine kurze Zusammenfassung der gegenständlichen Studie zu geben.

Ausgehend von einer eingleisigen Nebenstrecke mit Hochbauten und Kunstbauten wurde in dieser Studie folgendes untersucht:

Die Einstellung einer Eisenbahnstrecke wird von der zuständigen Eisenbahnbehörde gem. § 29 Abs. 1 EisbG bewilligt. Über das Ausmaß eines allfälligen Rückbaus entscheidet jedoch der jeweilige Landeshauptmann. Bei einem solchen Rückbau sind zahlreiche gesetzliche, besonders umweltrechtliche, Rahmenbedingungen mit Kostenrelevanz zu beachten. Die Abschätzung der Kosten ist daher sehr komplex.

In der Studie findet sich eine Checkliste, anhand der überschlägig die erforderlichen Maßnahmen und damit die zu erwartenden Grobkosten erfasst werden können. Dazu werden für eine bestimmte Strecke die Infrastrukturdaten in die Tabelle eingetragen und mit der vorgegebenen Bandbreite der Einheitskosten (z.B. die Kosten für den Abtrag von Schienengestänge und Schwellen inkl. Entsorgung je Laufmeter Strecke) unterlegt. Das Ergebnis ist eine Grobabschätzung der zu erwartenden Rückbaukosten, ohne Berücksichtigung einer eventuell erforderlichen Dekontamination.

Für Behördenverfahren, Planung, Vermessung und Verbücherung sind zu den Gesamtkosten rund 10 % zuzuschlagen. Weiters sind auch noch Reserven für Unvorhergesehenes in angemessener Höhe vorzusehen.

Eine genaue Abschätzung der tatsächlichen Rückbaukosten kann nur im Einzelfall bei einer konkreten Strecke nach Bekanntgabe der vorgeschriebenen Maßnahmen durch den Landeshauptmann erfolgen. Dazu ist eine zumindest stichprobenartige Untersuchung des Untergrundes in Form von Vorerkundungen (Probebohrungen, Bodenaufschlüsse) erforderlich.

Den geschätzten Rückbaukosten können die laufenden Erhaltungskosten bei Weiterbestand der Strecke gegenübergestellt werden, bzw. der allfällige Erlös bei der Verwertung der lastenfreien Grundstücke. Unter Umständen können durch ein geeignetes Nachnutzungskonzept (z.B. Rad-/Wanderweg, sonstige Verwertung zumindest von Teilbereichen der Strecke) die Kosten des Rückbaus optimiert werden.

Frage 5:

Werden sie angesichts der eindeutigen Ergebnisse der Studien "Harmonisierung beim Benützungsentgelt" und "Preisspielräume beim Benützungsentgelt" die sachlich unrichtige Propaganda rund um den GVP (insbesondere "zwei Drittel Schiene", angebliche Finanziertheit des GVP) endlich einstellen, die nur dazu diente, die GVP-Straßenbauoffensive zu tarnen und dem GVP einen Öko-Anstrich zu verpassen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ich darf anmerken, dass derzeit die Ergebnisse der Studie „Harmonisierung beim Benützungsentgelt“ vorliegen, welche von der SCHIG eigenständig beauftragt wurde. Aufgrund der Ergebnisse dieser Studie wurde in der Folge die Vertiefungsstudie „Preisspielräume beim Benützungsentgelt“ von SCHIG, ÖBB-Netz und bmvit gemeinsam beauftragt, um durch eine Verbesserung der Methode eine Absicherung der Ergebnisse zu erhalten. Diese Studie ist derzeit in Arbeit, Ergebnisse, auch relevante Zwischenergebnisse liegen mir noch nicht vor.

Sachlich unrichtige Propaganda zum Generalverkehrsplan wurde nicht betrieben, daher kann sie auch nicht eingestellt werden.

Frage 6:

Welche Konsequenzen werden sie aus den Ergebnissen dieser beiden Studien im Hinblick auf die Anhebung der für gerechten verkehrsträgerübergreifenden Wettbewerb offensichtlich zu niedrigen LKW-Maut ziehen?

Antwort:

Im Vorfeld der Festlegung der nunmehr geplanten LKW-Mauthöhe gab es umfangreiche vorbereitende Studien durch die ASFINAG. Die vorgesehene Mauthöhe steht im Einklang mit der geltenden EU-Wegekosten-Richtlinie.

Frage 7:

Wie verträgt sich die von Staatssekretär Kukacka am 25.7.2003 getätigte Aussage, wonach das Infrastrukturbenutzungsentgelt von derzeit rund € 334 Mio auf rund € 550 Mio erhöht werden soll, mit dem Ergebnis des obzitierten SchiG-Projektes?

Antwort:

Bezüglich der Entwicklung des Benützungsentgeltes darf festgestellt werden, dass diesbezüglich vom bmvit gemeinsam mit dem Bundesministerium für Finanzen eine mehrjährige Planungsrechnung für die Entwicklung des Benützungsentgeltes erstellt wurde, bei der das Refinanzierungserfordernis der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft m.b.H. Berücksichtigung fand.

Darüberhinaus ist festzuhalten, dass die aktuelle Höhe des Infrastrukturbenützungsentgelts in Österreich im EU-Vergleich im unteren Drittel liegt.

Frage 8:

Wie erklären Sie das mit der Bestellung eines aus Ihrer Partei kommenden Vorstandsmitgliedes zusammenfallende sprunghafte Anwachsen der Ausgaben für den SCHIG-Vorstand bei zugleich bisher unverändertem Aufgabenfeld und nahezu konstanten Gesamtpersonalstand dieses Unternehmens, insbesondere in Zeiten des Sparens bei Pensionistinnen und nicht zuletzt bei den ÖBB?

Antwort:

Diese Frage kann von mir nicht nachvollzogen werden, da die vom Aufsichtsrat der Schienenastrukturfinanzierungsgesellschaft m.b.H. genehmigten Finanzpläne nicht diese Entwicklung zeigen.