



REPUBLIK ÖSTERREICH  
WERNER FAYMANN  
BUNDESMINISTER  
Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR  
3631 /AB

25. April 2008

zu 3618 /J

GZ. BMVIT-10.000/0012-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 Wien

Wien, 25. April 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3618/J-NR/2008 betreffend ÖBB Immobilien 7: Eigenmächtige Versilberungs-Versuche der ÖBB Immobilien GmbH bei der ehemaligen Bahntrasse Wolfsthal-Bratislava, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 27. Februar 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich nach Information durch die ÖBB wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Sind Ihnen die geschilderten Vorgänge der jüngsten Zeit im Zusammenhang mit dem versuchten „Hau-Ruck-Versilbern“ der Trasse der ehemaligen Pressburgerbahn zwischen Wolfsthal und Berg durch die ÖBB Immobilien GmbH unter Umgehung der zuständigen Bau- und Betriebsplanung der ÖBB bekannt, wenn ja, seit wann?

**Antwort:**

Wie mir die ÖBB mitteilen, wurden als Teil der Verkaufs- bzw. Nachnutzungsmaßnahmen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH für diesen Streckenteil die betroffenen Flächen entsprechend den Vorgaben der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH in ein normiertes Stellungnahmeverfahren (Plattform für Entbehrlichkeitsprüfungs- und Anrainerverfahren - EAV) eingebracht. Im Zuge dessen deponierte nach Auskunft der ÖBB keine Gesellschaft des ÖBB-Konzerns – auch nicht die Netz- und Streckenentwicklungs GmbH – Einwendungen gegen einen Verkauf. Eine Umgehung der zuständigen Bau- und Betriebsplanung der ÖBB fand somit gemäß deren Mitteilung nicht statt.

Am 26.11.2007 wurde jedoch nach Auskunft der ÖBB die konzerninterne Entscheidung getroffen, diesen Streckenteil aus strategischen Gründen nicht zu verkaufen.

**Frage 2:**

Was haben Ihnen Ihre VertreterInnen und Staatskommissäre in den ÖBB-Aufsichtsräten in dieser Angelegenheit wann im Einzelnen berichtet?

**Antwort:**

Dies war gemäß Statut nicht Gegenstand einer Aufsichtsratsitzung.

**Frage 3:**

Wer wären die konkreten Nutznießer der von der ÖBB Immobilien GmbH beabsichtigten Grundstücksdeals im Raum Wolfsthal gewesen?

**Antwort:**

Nutznießer des Verkaufes wären gemäß ÖBB in erster Linie die Bewohner der Gemeinde Wolfsthal bzw. die regionale Tourismusentwicklung. Letztere, da diese von der Errichtung eines Radweges profitieren würde, falls dieser von der Gemeinde Wolfsthal errichtet worden wäre.

**Fragen 4 und 5:**

Wie stehen Sie zur Tatsache, dass die Spitze der ÖBB Immobilien GmbH auch in diesem Fall Eigeninteresse vor Gesamt-ÖBB-Interesse stellte und unter Umgehung von Konzernvorgaben und –regelungen Aktivitäten setzte; die – wären sie erfolgreich gewesen – verkehrspolitisch höchst nachteilige Konsequenzen – nämlich das Verfahren einer mindestens mittelfristig höchst sinnvollen Streckenreaktivierung – gehabt hätten?

Was werden Sie im Einzelnen unternehmen, um verkehrspolitisch kontraproduktive Aktivitäten von ÖBB-Teilunternehmen nachhaltig zu unterbinden?

**Antwort:**

Wie mir die die ÖBB mitteilen holt die bei der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH eingerichtete gesellschaftsübergreifende Plattform für Entbehrlichkeitsprüfungs- und Anrainerverfahren in einem vorgegebenen Prozessablauf die Stellungnahmen aller beteiligten ÖBB-Gesellschaften zu beabsichtigten Verkäufen ein und würdigt diese entsprechend. Zielsetzung dieses Prozessablaufes ist es, die Interessen der Gesellschaften zu identifizieren und eine gemeinsame Konzernmeinung nach außen zu vertreten.

Die Plattform für Entbehrlichkeitsprüfungs- und Anrainerverfahren ist ein verpflichtend anzuwendendes Instrument, im Zuge dessen Fachbereiche aus verschiedenen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns Ihre Zustimmung als auch Ihre begründete Ablehnung zu einem Grundstücksverkauf abgeben.

Weiters weisen die ÖBB darauf hin, dass der angedachte Verkauf an die Gemeinde Wolfsthal aufgrund der Höhe des Verkaufspreises voraussichtlich einer Genehmigung des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, jedenfalls aber einer Genehmigung des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur Bau AG bedurft hätte. Die endgültige Entscheidung über den Verkauf hätte die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH somit gar nicht alleine treffen

können, sondern lediglich für eine ordnungsgemäße Vorbereitung desselben Sorge tragen können.

Die definitive Entscheidung über den Verkauf obliegt somit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG.

Eine Eingriffsmöglichkeit von politischer Seite ist dafür nicht vorgesehen.

**Frage 6:**

Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgen Sie für die Schienenstrecke Wien-Wolfsthal-Bratislava mit welchem konkreten Zeithorizont?

**Antwort:**

Hinsichtlich des Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur in Richtung Slowakei (Bratislava) ist eingangs auf die im Juli 2007 zwischen dem Ministerium für Verkehr, Post und Telekommunikation der Slowakischen Republik und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unterfertigte Vereinbarung hinzuweisen, mit der die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen der Republik Österreich und der Republik Slowakei geschaffen werden sollen. Entsprechend dieser Vereinbarung sollen die Städte Wien und Bratislava durch das transeuropäische Schienennetz optimal miteinander verbunden werden und die Flughäfen Wien und Bratislava-M.R.Stefanika in die TEN-Hauptachse Nr. 17 (Paris – Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wien – Bratislava) eingebunden werden.

Auf slowakische Seite bedeutet dies, dass der Bahnhof Bratislava-Filialka, die Schienenumbindung Bratislava-Petrzalka – Bratislava-Filialka – Bratislava-Predmestie sowie die Verbindung des Flughafens Bratislava M.R. Stefanika mit der Eisenbahnstrecke Bratislava-Petrzalka – Bratislava-Ustredna nakladna stranica – Bratislava-Nove mesto auszubauen sein wird.

Auf österreichischer Seite ist als wesentliche Voraussetzung die Errichtung des Hauptbahnhofes Wien (Inbetriebnahme voraussichtlich 2013, Gesamtfertigstellung 2015), die Schienenumbindung im Stadtgebiet von Wien zur Verbindung des Hauptbahnhofes Wien mit dem Flughafen Wien-Schwechat („Klederinger Schleife“, voraussichtlicher Realisierungszeitraum 2011-2014) sowie die Verbindung des Flughafens Wien mit der Eisenbahnstrecke Wien – Parndorf („Götzendorfer Spange“, (voraussichtlicher Realisierungszeitraum 2011-2015) zu erwähnen. Alle dies Vorhaben sind im aktuellen Rahmenplan 2008-2013 mit Bauquoten enthalten. Für diese Bauvorhaben wurden Seitens der EU-Kommission TEN Fördermittel bis 2013 in Höhe von € 130 Mio. zugesagt.

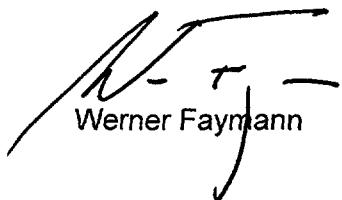
Die vorstehend angeführten Maßnahmen sind daher in enger Abstimmung mit der slowakischen Seite durchzuführen und sind im Rahmenplan 2008 – 2013 enthalten und somit deren Finanzierung gesichert.

Neben diesen Ausbauvorhaben ist mittelfristig auch der Ausbau des Marchegger Astes zwischen Stadlau, Marchegg und Staatsgrenze nördlich der Donau und der S7 (Elektrifizierung, etappenweise zweigleisiger Ausbau) vorgesehen. Dafür beginnt noch heuer die UVP Planung, im Rahmenplan sind die entsprechenden Planungsgelder vorgesehen.

Sofern nach Abschluss der vorstehend angeführten Maßnahmen auch ein Ausbau der Strecke Groß Schwechat – Wolfsthal in Richtung Bratislava (Verlängerung der S7) als

notwendig erkannt werden sollte, werden die entsprechenden Maßnahmen rechtzeitig eingeleitet. Derzeit sind weder Planung noch Bau im aktuellen Rahmenplan bis 2013 vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann