

4825/AB XXIII. GP

Eingelangt am 16.09.2008

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0043-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, 15. September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4848/J-NR/2008 betreffend Regionalbahnen, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 15. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Nach Auskunft der ÖBB ist die im Eingangsstatement getätigte Aussage „Schon jahrelang fuhr hier kein Zug mehr, wegen des schlechten Erhaltungszustandes.“ nicht zutreffend.

Für sämtliche der hier angeführten Bahnstrecken liegen gemäß Auskunft der ÖBB – mit Ausnahme der Strecke Launsdorf - Hüttenberg der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG seit mehreren Jahren keine Trassenanfragen bzw. –bestellungen vor. Daher wurde die Instandhaltung nur mehr in dem Maß durchgeführt, die eine Gefährdung ausschließt, aber nicht mehr für einen vollen Eisenbahnbetrieb notwendig ist.

Die Strecke Launsdorf - Hüttenberg wird gemäß Auskunft der ÖBB bis Wietersdorf defacto exklusiv von Anschlussbahn - Bedienverkehren der Firma Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH genutzt.

Sämtliche Aktivitäten betreffend Einstellung und Interessentensuche für die Nachnutzung dieser Strecken werden innerhalb des ÖBB-Konzerns über die Plattform „Task-Force Streckeneinstellung“ koordiniert.

Frage 1:

In welchem Zusammenhang steht der Zeitpunkt und die – z.B. ausländische Interessenten realiter ausschließende – enorme Kurzfristigkeit der Interessentensuche mit dem Inkrafttreten geänderter Bestimmungen im Eisenbahnrecht per 1.6.2008?

Antwort:

Eine Projektgruppe unter Mitarbeit des BMVIT und des BMF, sowie der betroffenen Länder hat seit einiger Zeit die Thematik auch der vier angesprochenen Teilstrecken umfangreich aufgearbeitet.

Ein Ergebnis u.a. war, dass es auf diesen vier Teilstrecken Interesse an einer Schienennachnutzung gibt und zwar auf allen diesen Teilstrecken in Form der Umwandlung in einen Anschlussbahnbetrieb.

Zwischen dem Zeitpunkt und der kurzfristigen Interessentensuche mit dem Inkrafttreten geänderter Bestimmungen im Eisenbahnrecht per 1. Juni 2008 besteht gemäß Auskunft der ÖBB kein Zusammenhang.

Frage 2:

Wie lautet das Ergebnis der Interessentensuche für die Strecke Breitstetten - Orth an der Donau?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB hat sich mit Ablauf der Bewerbungsfrist am 7. Juni 2008 und unter Einräumung weiterer drei Tage für einen etwaigen Postweg kein Interessent für den Betrieb (Fortbetreiben dieser Strecke als öffentliche Eisenbahn seitens dieses Unternehmens als Infrastrukturbetreiber im Sinne des Eisenbahngesetzes) der Normalspurstrecke Ausfahrt Breitstetten bis Orth an der Donau beworben.

Frage 3:

Wie lautet das Ergebnis der Interessentensuche für die Strecke Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB hat sich mit Ablauf der Bewerbungsfrist am 7. Juni 2008 und unter Einräumung weiterer drei Tage für einen etwaigen Postweg kein Interessent für den Betrieb (Fortbetreiben dieser Strecke als öffentliche Eisenbahn seitens dieses Unternehmens als Infrastrukturbetreiber im Sinne des Eisenbahngesetzes) der Normalspurstrecke Ausfahrt Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis Engelhartstetten beworben.

Frage 4:

Wie lautet das Ergebnis der Interessentensuche für die Strecke Weissenbach-Neuhaus – Hainfeld?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB hat sich mit Ablauf der Bewerbungsfrist am 7. Juni 2008 und unter Einräumung weiterer drei Tage für einen etwaigen Postweg kein Interessent für den Betrieb (Fortbetreiben dieser Strecke als öffentliche Eisenbahn seitens dieses Unternehmens als Infrastrukturbetreiber im Sinne des Eisenbahngesetzes) der Normalspurstrecke Ausfahrt Weissenbach-Neuhaus bis Hainfeld beworben.

Frage 5:

Wie lautet das Ergebnis der Interessentensuche für die Strecke Klein St. Paul - Wietersdorf?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB hat sich mit Ablauf der Bewerbungsfrist am 9. Juni 2008 und unter Einräumung weiterer drei Tage für einen etwaigen Postweg kein Interessent für den Betrieb (Fortbetreiben dieser Strecke als öffentliche Eisenbahn seitens dieses Unternehmens als Infrastrukturbetreiber im Sinne des Eisenbahngesetzes) des Teilabschnittes Klein St. Paul - Wietersdorf von km 17,800 bis km 20,500 beworben.

Frage 6:

Halten Sie es für zielführend, wenn seitens der ÖBB – wie im Fall der durchgehenden Bahnstrecke Leobersdorf - Traisen, aus der nun offensichtlich der zentrale, seit einigen Jahren nicht mehr befahrene Teil herausgeschnitten werden soll – das offensichtlich beabsichtigte Abstoßen bzw. endgültige Zusperrern regional und/oder touristisch durchaus relevanter Bahnstrecken mit verharmlosenden Darstellungen wie „führt ja nur zu einer stillgelegten Fabrik“ gegenüber der Öffentlichkeit beschönigt wird?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB gibt es in diesem Streckenabschnitt keine Trassennachfrage. Auch Untersuchungen der Fahrgastströme haben ergeben, dass hier auf diesem Abschnitt keine Kundennachfrage vorhanden ist. Eine touristische Schienennachnutzung mit starker regionaler Bedeutung wird dann als sinnvoll erachtet, wenn es einen entsprechenden Betreiber gibt und die Erhaltung der Schieneninfrastruktur sichergestellt ist. Im Fall Klein St. Paul – Wietersdorf ist die unternehmensspezifische Weiternutzung durch die Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH das Ziel.

Frage 7:

In welchem rechtlichen Status gemäß Eisenbahnrecht befanden sich diese vier (Teil-) Strecken zum Zeitpunkt des Beginns der Interessentensuche, und seit wann genau war dieser Status jeweils gegeben?

Antwort:

Für die ÖBB-Eisenbahnstrecken

- Breitenstetten – Orth an der Donau
- Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten
- Weissenbach-Neuhaus – Hainfeld

wurde bisher kein Antrag auf dauernde Einstellung gemäß § 29 EisbG gestellt.

Auf dem Streckenteil Klein St. Paul - Wietersdorf ist der Personenverkehr mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 31.05.1992, Zl. 213.130/6-II/1/92 dauernd eingestellt.

Gemäß Auskunft der ÖBB waren die Strecken im Status „in Betrieb befindliche Strecken“.

Frage 8:

Wie können Sie begründen, warum sich diese vier (Teil-)Strecken nicht in einem hinsichtlich ihrer Erhaltung gesetzeskonformen Zustand gemäß Eisenbahngesetz befinden?

Antwort:

Die Instandhaltung erfolgte nach Auskunft der ÖBB immer derart, dass die sichere Abwicklung der gefahrenen, bestellten Schienenverkehre gewährleistet wurde (Nutzung der Strecke Launsdorf – Hüttenberg) bzw. wurde die Instandhaltung bei den Strecken, bei denen seit langer Zeit keine Trassenbestellung vorliegt, in dem Maß durchgeführt, die eine Gefährdung ausschließt, aber nicht mehr für einen vollen Eisenbahnbetrieb notwendig ist. Die gesetzlich geforderte Betriebspflicht wird dort eingehalten, wo auch tatsächlich eine Nachfrage besteht.

Frage 9:

Wie soll mit diesem Problem im Fall einer erfolgreichen Interessentensuche umgegangen werden – sollen nicht erfüllte Pflichten der ÖBB womöglich ganz oder teilweise potenziellen Interessenten überwältigt werden? Wie realistisch ist es, unter diesen Umständen Interessenten zu finden? Wie sinnvoll und wie ernst gemeint kann unter diesen Umständen eine Interessentensuche sein?

Antwort:

Bei den Strecken handelt es sich gemäß Auskunft der ÖBB um solche, bei denen seit langer Zeit keine Trassenbestellung vorliegt, da sich die Verkehrsströme veränderten. Dazu versichern die ÖBB, dass durch die zuständigen Stellen die Rechte und Pflichten betreffend Eisenbahnanlagen eingehalten werden.

Da die ökonomische Weiternutzung aus der Sicht der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nicht mehr vertretbar ist, veranlasste die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, als gesetzlicher Anlageneigentümer, nunmehr gesetzeskonform die öffentliche Interessentensuche mit dem Zweck potenzielle andere Interessenten zur Betriebsführung zu finden. Es sollen gemäß Auskunft der ÖBB keine Pflichten der ÖBB überwältigt werden.

Frage 10:

Ist es zutreffend, dass aus dem ÖBB-Konzern selbst Interesse an Gütertransporten auf einer oder mehrerer dieser Strecken bestand, diese aber wegen Nichteinhaltung gesetzlicher Erhaltungsverpflichtungen seitens anderer ÖBB-Teilunternehmen nicht möglich waren? Wenn ja, was haben Sie bzw. Ihr Haus als zuständige Behörde diesbezüglich unternommen?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB war innerhalb des Konzerns die Vorgangsweise der Verkehrseinstellung, insbesondere des Güterverkehrs, abgestimmt.

Aufgrund der äußerst geringen bzw. auch großteils saisonalen Gütertransportleistung (z.B. findet Rübenverkehr nur wenige Wochen im Herbst statt) auf den genannten Strecken war gemäß Auskunft der ÖBB eine Aufrechterhaltung des Verkehrsangebotes kaufmännisch nicht zu rechtfertigen.

Frage 11:

Ist es zutreffend, dass im oberen Triestingtal Interesse an einer Weiterführung des Schienenverkehrs über Weißenbach-Neuhaus hinaus besteht – wie passt dies mit den Verkaufs- bzw. korrekt wohl Einstellungsabsichten der ÖBB zusammen? Wie stehen Sie als verantwortlicher Minister dazu?

Antwort:

Das Interesse an einer Weiterführung des Schienenverkehrs über Weißenbach-Neuhaus hinaus war gemäß Auskunft der ÖBB seitens der betroffenen Anrainergemeinden gegeben. Die derzeitige Linienführung bis Weißenbach-Neuhaus entspricht der Verkehrsdienstbestellung seitens des Landes NÖ und ist daher mit dem Land NÖ akkordiert. Es liegen keine entsprechenden Trassenanfragen bzw. -bestellungen über Weißenbach-Neuhaus hinaus vor.

Frage 12:

Wie werden die Angaben der ÖBB zur „wirtschaftlichen Zumutbarkeit“ im Sinne des Eisenbahngesetzes im Einzelnen auf ihre Stichhaltigkeit überprüft?

Antwort:

Die Prüfung der „wirtschaftlichen Zumutbarkeit“ erfolgt im BMVIT gemäß den gesetzlichen Kriterien, wobei u.a. nachzuweisen ist, dass Bemühungen des antragstellenden Eisenbahnunternehmens zum Weiterbetrieb zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben, seitens der Gesellschaften des ÖBB – Konzerns kein weiteres Interesse an der Aufrechterhaltung des Betriebes besteht, nach einer öffentlichen Interessentensuche mit Einholung verbindlicher Angebote keine Interessenten für den Fortbestand der Strecke gefunden wurden und die weitere Aufrechterhaltung Kosten verursachen würde, denen keine Einnahmen gegenüber stehen.

Seitens der ÖBB gibt es gemäß Auskunft der ÖBB hier z.B. Strecken bezogene Kostenrechnungen, die die Mechanismen des Infrastrukturbenutzungsentgeltes, Nutzungsentgeltes und § 42-Zuschuss zeigen.

Frage 13:

Was wird mit den vier erwähnten Strecken nunmehr geschehen?

Antwort:

Es liegen gemäß Auskunft der ÖBB keine Interessenten für einen Weiterbetrieb als öffentliche Eisenbahn vor. Wie mir die ÖBB mitteilen, liegen jedoch Interessenten für andere Nachnutzungsmöglichkeiten (z.B. Radweg) vor und wurden bereits Sondierungsgespräche aufgenommen.

Frage 14:

Liegen insbesondere Stilllegungsanträge nach dem Eisenbahngesetz vor?

Antwort:

Es liegen keine Einstellungsanträge gemäß Eisenbahngesetz für diese Strecken vor.

Frage 15:

Welche Stilllegungsanträge nach §29 a) in der Rechtslage ab 1.6.2008, b) in der bis dahin geltenden Rechtslage sind zum Zeitpunkt der Anfragebeantwortung insgesamt in Österreich anhängig, und wann erfolgten diese Anträge jeweils im Einzelnen?

Antwort:

Derzeit liegen zwei Einstellungsanträge, beide nach § 29 EisebG in der Rechtslage vor dem 1. Juni 2008, vor:

- ÖBB-Eisenbahnstrecke Freiland – Türnitz, der Antrag wurde am 24. April 2007 gestellt,
- Teilabschnitt Gmunden/Engelhof – Gmunden/Seebahnhof der ÖBB-Eisenbahnstrecke Lambach – Gmunden Seebahnhof, der Antrag wurde am 18. April 2008 gestellt.

Frage 16:

Was ist die konkrete vergaberechtliche Grundlage für die vollzogene Form des Vorgehens? Ist diese insbesondere mit den vergaberechtlichen Geschehnissen im Zusammenhang mit dem Wiener Hauptbahnhof in Deckung zu bringen, wo vergaberechtliche Einschätzungen der ÖBB sich als irrig herausstellten?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB handelt es sich um den Verkauf von Liegenschaften. Liegenschaften unterliegen nach Auffassung der ÖBB nicht dem Bundesvergabegesetz 2006. Die vor der Bewilligung einer dauerhaften Einstellung vorgesehene Durchführung einer öffentlichen Interessentensuche zwecks Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn ist in § 29 EisbG bzw. ab 1. Juni 2008 die zwingende Durchführung einer Interessentensuche mit Einholung verbindlicher Angebote in § 28 EisbG geregelt.

Frage 17:

Seitens der ÖBB wurde angemerkt, dass es eine solche Interessentensuche immer wieder gebe – welche vergleichbaren Interessentensuchen hat es im Zusammenhang mit Eisenbahnstrecken seit dem Jahr 2000 im einzelnen gegeben, und was waren die Ergebnisse?

Antwort:

Seit dem Jahre 2001 gab es Interessentensuchen für insgesamt 12 Nebenbahnstrecken (österreichweit), die per Ermächtigung der ÖBB sowie Anweisung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH durchgeführt worden sind.

Folgende Strecken waren betroffen:

Niederösterreich:

-) Weitersfeld – Drosendorf
-) Göpfritz – Raabs
-) Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten
-) Ernstbrunn – Mistelbach
-) Poysdorf – Dobermannsdorf
-) Gmünd – Groß Gerungs
-) Gmünd – Litschau
-) Freiland – Türnitz

Kärnten:

-) Wietersdorf – Hüttenberg
-) St. Paul – Lavamünd

Steiermark:

-) Mürzzuschlag – Neuberg

Oberösterreich:

-) Rohr – Bad Hall

Nach Ende der Einreichfrist gab es insgesamt sieben Interessenten, wobei davon:

- 2 österreichische Privatbahnunternehmen
- 1 ausländisches Eisenbahnunternehmen
- 1 österreichisches Unternehmen
- 1 Verein
- 2 Privatpersonen

die Interessentenbekundungen übermittelt haben.

Eine weitere Interessentensuche der ÖBB-Infrastruktur Bau AG fand 2008 für die Normalspurstrecke Gmunden/Engelhof – Gmunden/Seebahnhof statt, wobei sich kein Interessent für den Betrieb beworben hat.

Aus den Interessentensuchen der oben angeführten Strecken gab es ein Ergebnis für die Strecke „Rohr – Bad Hall“. Diese Interessentensuche war negativ, daher gab die SCHIGmbH die Empfehlung zur Einstellung ab.

Frage 18:

Wann und wo haben Sie sich seit Ihrem Amtsantritt als zuständiges Regierungsmitglied bei Strecken, die von den ÖBB aktiv vernachlässigt beziehungsweise heruntergewirtschaftet werden, jemals a) aktiv gegen diese Taktik engagiert, b) jemals aktiv für den Übergang auf andere Eigentümer bzw. Betreiber mit dem Ziel der Fortsetzung bzw. Wiederbelebung eines kundengerechten Betriebs eingesetzt. Falls Sie derartige Aktivitäten gesetzt haben – bitte um konkrete Angaben -, was waren die jeweiligen Ergebnisse Ihres Bemühens?

Antwort:

Mir ist nicht bekannt, dass die ÖBB Strecken aktiv vernachlässigt hätten. Wie aus der Antwortbeantwortung hervorgeht, haben die ÖBB stets den Mindeststandard gemäß Eisenbahngesetz für nicht eingestellte, jedoch nicht nachgefragte Strecken eingehalten.

Die Funktion des Netzbetreibers kommt gemäß Eisenbahngesetz ausschließlich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und die Frage der Einstellung oder Nichteinstellung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu. Nach abgewickelter Interessentensuche hat das Verkehrsressort als Eisenbahnbehörde zu entscheiden.

Auf meine Initiative geht es zurück, dass die Gelder für das Bestandsnetz derzeit so hoch sind wie niemals zuvor. Alleine mit dem Rahmenplan 2008-2013 wurden die jährlichen Gelder für die so genannten Basisinvestitionen um € 60 Mio. jährlich erhöht. Die Versäumnisse der Vergangenheit lassen sich aber bei einem Streckennetz von rund 5.700km nicht von heute auf morgen aufholen.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann