

18237/AB**vom 12.08.2024 zu 18783/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2024-0.439.828

. August 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger, Genossinnen und Genossen haben am 12. Juni 2024 unter der **Nr. 18783/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend will die ÖBB die Mühlkreisbahn verkaufen? gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Gibt es ein Interesse der Eigentümer der ÖBB zum Verkauf einzelner Bahnstrecken in Österreich? Wenn ja, welche Strecken sind davon betroffen?*
- *Wurden entsprechende Festlegungen in der Hauptversammlung der ÖBB Holding AG oder der ÖBB Infrastruktur AG beschlossen.*
- *War der Verkauf von einzelnen Bahnstrecken Thema in den Aufsichtsratssitzungen der ÖBB Holding AG und der ÖBB Infrastruktur AG?*
- *Waren Mitarbeiter:innen des Bundesministeriums als Entscheidungsträger von Beschlüssen zu einem Verkauf oder Abgabe von Eisenbahnstrecken im Aufsichtsrat involviert?*

Das BMK verfolgt stets das Ziel, dass sich der Betrieb und auch das Eigentum von Bahnstrecken nach den Gesichtspunkten der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit richten. Es kam deshalb in der Vergangenheit immer wieder zur Übertragung von Bahnstrecken an die Bundesländer bzw. Gesellschaften in deren Eigentum, beispielsweise wurde – vor meiner Amtszeit - im Jahr 2010 die Übergabe von Bahnstrecken – unter anderem die Mariazellerbahn – von der ÖBB-Infrastruktur AG an das Land Niederösterreich vereinbart, im Jahr 2016 wurde die Übergabe von zwei Bahnstrecken an das Land Kärnten vereinbart und im Jahr 2019 wurde die vertragliche Basis für die Übertragung der Aschacher Bahn von der ÖBB-Infrastruktur AG an die Schiene OÖ GmbH geschaffen.

Beschlüsse wurden in den jeweils dafür zuständigen Gremien des ÖBB-Konzerns gefasst.

Zu den Fragen 5 bis 7 sowie 10:

- *Wird mit dem Ministerium und der ÖBB tatsächlich verhandelt?*
- *Wer führt diese Gespräche auf Seiten des Ministeriums? Bitte die Personen mit Namen und Funktion anführen.*
- *Wer führt diese Gespräche auf Seiten der ÖBB Holding AG bzw. ÖBB Infrastruktur AG? Bitte die Personen mit Namen und Funktion anführen.*
- *Hat die ÖBB tatsächlich kein Interesse an der Mühlkreisbahn?*

Es finden derzeit Gespräche sowohl auf technischer als auch auf politischer Ebene zwischen dem BMK, dem BMF, der ÖBB-Infrastruktur AG, dem Land Oberösterreich und der Schiene OÖ GmbH betreffend eine mögliche Übertragung der Mühlkreisbahn an das Land bzw. die Schiene OÖ GmbH statt. Auf technischer Ebene werden die Verhandlungen im BMK durch die Sektion II – Mobilität geführt, bei der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Geschäftsbereich Assetmanagement und Strategische Planung (GB AM).

Vor dem Hintergrund der Planungen für das Gesamtprojekt „RSB+3“ durch das Land OÖ, das neben der Regionalstadtbahn Linz auch die Zubringerstrecken Mühlkreisbahn, Linzer Lokalbahn und eine neu zu errichtende Strecke nach Gallneukirchen und Pregarten umfasst, ist eine Übertragung der Mühlkreisbahn an die Schiene OÖ hinsichtlich der Prämisse der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit vorteilhaft. Fest steht jedoch, dass eine Übertragung aus derzeitiger Sicht nur unter der Bedingung stattfinden kann, dass seitens Schiene OÖ sowohl für den Abschnitt Linz Urfahr – Kleinzell als auch für den Abschnitt Kleinzell – Aigen-Schlägl der Betrieb jedenfalls fortgeführt wird.

Aufbauend auf die unlängst verabschiedete Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zur Regional-Stadtbahn Linz, haben die ÖBB-Infrastruktur AG, das Land OÖ und die Schiene OÖ GmbH eine gemeinsame Untersuchung zu Maßnahmen entlang der Mühlkreisbahn durchgeführt. Diese Untersuchungen betreffen insbesondere eine Elektrifizierung und Streckenertüchtigung für die Durchbindung zur Stadtregionalbahn.

Ergebnis war, dass für eine Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen unter den Prämissen von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit eine Übernahme der Strecke durch das Land bzw. die Schiene OÖ vorteilhaft wäre. Insbesondere wäre dadurch gewährleistet, dass diese Strecke die gleichen Standards aufweist wie die innerstädtische Regional-Stadtbahn und Schnittstellen deutlich reduziert werden können. Diese Standards richten sich dabei nach den Anforderungen einer Stadt-Regionalbahn, während für eine Strecke der ÖBB Infrastruktur erhöhte Anforderungen gelten. Die Mühlkreisbahn als isolierter Betrieb der ÖBB Infrastruktur AG verursacht auch einen deutlich erhöhten betrieblichen Aufwand.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Welche Bahnstrecken des ÖBB-Konzerns wurden seit 2000 an ein Bundesland oder an eine von einem Bundesland betriebenen oder empfohlenen Rechtsträger abgegeben?*
- *Wie hat sich der Personenverkehr und der Güterverkehr seit dem Jahr 2000 auf Bahnstrecken entwickelt, die im Sinne der Frage 8 auf ein Bundesland übertragen wurden? (Bitte um Angabe für jede übergebene Strecke).*

Ein vollständiges Reporting aller diesbezüglichen Netzveränderungen erfolgt seit 2008. Zwischen 2000 und 2008 sind mit Ausnahme Weizelsdorf - Ferlach keine wesentlichen Streckenabgänge erfolgt.

Es ist festzuhalten, dass in vielen Fällen einer Übertragung einer Strecke entweder ein politischer Grundsatzbeschluss dazu oder auch eine Einstellung der Strecke vorangehen. Die relevante politische Entscheidung liegt daher oftmals länger vor dem Vollzug der Übertragung.

Eine Auflistung aller Strecken inklusive ihrer aktuellen verkehrlichen Funktion, die seit 2008 an Bundesländer bzw. Dritte übertragen wurden, wie folgt:

Übertragungsjahr	Strecke	Bundesland	aktuelle verkehrliche Funktion	Vorausgegangene Entscheidung Ü..politische Übereinkunft E..Einstellung	Damals zu-ständige Minister:in
2024	Haiding - Aschach	OÖ	Güterverkehr	Ü 2019	Hackl
2022	Rückersdorf-Harmannsdorf – Ernstbrunn	NÖ	Güterverkehr + Ausflugsverkehr	Ü 2010	Bures
2019	Trofaiach - Vordernberg	Stmk	keine	E 2019	Reichardt
2019 & 2023	Mistelbach Lb - Hohenau (abschnittsweise)	NÖ	Güterverkehr + Ausflugsverkehr	E 2015 (Bund)	Stöger
2015 & 2018	Linz Vbf Stadthafen - Linz Urfahr (abschnittsweise)	OÖ	keine		Stöger
2018	Weizelsdorf - Rosenbach	Ktn	Ausflugsverkehr	Ü 2016	Klug
2018	Hermagor - Kötschach-Mauthen	Ktn	Ausflugsverkehr	Ü 2016	Klug
2017	Liesing - Waldmühle	NÖ	Ausflugsverkehr	E 2014	Bures
2016	Lambach - Haag am Hausruck	OÖ	keine	E 2011	Bures
2016	Laakirchen - Engelhof	OÖ	keine	E 2015	Stöger
2016	St.Paul - Lavamünd	Ktn	keine		Klug
2015	Wittmannsdorf - Steinabrückl	NÖ	keine	E 2012	Bures
2015	Scheibbs - Kienberg-Gaming	NÖ	keine	E 2011	Bures
2014	Bad Pirawarth - Sulz-Nexing	NÖ	Ausflugsverkehr	E 2011	Bures
2014	Waldhausen - Martinsberg-Gutenbrunn	NÖ	keine	E 2010	Bures
2014	Vordernberg-Vordernberg Markt	Stmk	keine	E 2011	Bures
2013	Deutschkreutz - Oberloisdorf	Bglnd	Ausflugsverkehr (abschnittsweise)	E 2013	Bures
2012	Freiland - Markt St. Aegyd	NÖ	Güterverkehr	Ü 2010	Bures
2012	Paasdorf - Mistelbach LB	NÖ	Güterverkehr	E 2011	Bures
2011	Wietersdorf - Hüttenberg	Ktn	keine	E 2007	Faymann
2010 & 2022	Bruck a.d. Leitha - AB Mars - Petronell-Carnuntum (abschnittsweise)	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Weißbach-Neuhaus - Hainfeld	NÖ	keine	Ü 2010	Bures

Übertragungsjahr	Strecke	Bundesland	aktuelle verkehrliche Funktion	Vorausgegangene Entscheidung Ü..politische Übereinkunft E..Einstellung	Damals zuständige Minister:in
2010	Krems - Sarmingstein	NÖ	Ausflugsverkehr (abschnittsweise)	Ü 2010	Bures
2010	Bad Pirawarth - Paasdorf	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Ernstbrunn - Mistelbach Lb	NÖ	Ausflugsverkehr	Ü 2010	Bures
2010	Retz - Drosendorf	NÖ	Ausflugsverkehr	Ü 2010	Bures
2010	St.Pölten - Mariazell	NÖ/Stmk	Personenverkehr	Ü 2010	Bures
2010	Ober Grafendorf - Wieselburg	NÖ	Ausflugsverkehr (abschnittsweise)	Ü 2010	Bures
2010	Waidhofen - Lunz am See	NÖ	Personenverkehr (abschnittsweise)	Ü 2010	Bures
2010	Kienberg-Gaming - Lunz am See	NÖ	Ausflugsverkehr	Ü 2010	Bures
2010	Gstadt - Ybbsitz	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Waldviertler Schmalspurbahn / Ast Groß Gerungs	NÖ	Ausflugsverkehr	Ü 2010	Bures
2010	Waldviertler Schmalspurbahn / Ast Litschau	NÖ	Ausflugsverkehr	Ü 2010	Bures
2010	Waldviertler Schmalspurbahn / Ast Heidenreichstein	NÖ	Ausflugsverkehr	Ü 2010	Bures
2010	Puchberg - Hochschneeberg	NÖ	Ausflugsverkehr	Ü 2010	Bures
2010	Siebenbrunn-L. - Breitstetten - Engelhartstetten	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Sulz im Weinviertel - Zistersdorf - Dobermannsdorf	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Breitstetten - Orth/Donau	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Enzersdorf - Poysdorf - Dobermannsdorf	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Göpfritz - Raabs	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Abzw. Zellerndorf Ost - Sig mundsherberg	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Freiland - Türnitz	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Markt St.Aegyd - Kernhof	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2010	Schwarzenau - Fratres	NÖ	keine	Ü 2010	Bures
2009	Engelhof - Gmunden Seebahnhof	OÖ	Personenverkehr	E 2008	Bures
2009	Mariazell - Gußwerk	Stmk	Ausflugsverkehr (abschnittsweise)	E 1988	Streicher
2009	Rohr - Bad Hall	OÖ	keine	E 2004	Gorbach
2009	Mürzzuschlag - Neuberg-Ort	Stmk	keine	E 2008	Bures
2008	Zell/See - Krimml	Sbg	Personenverkehr	Ü 2006	Gorbach
2008	Klein St.Paul / Wieting - Wetersdorf	Ktn	Güterverkehr (abschnittsweise)		Faymann

Die Frage nach der konkreten verkehrlichen Entwicklung wäre an die jeweiligen Betreiber:innen der Bahnstrecken zu richten.

Zu Frage 11:

- Über welche eisenbahnrechtlichen Konzessionen verfügt die Schiene OÖ GmbH?

Die Schiene OÖ GmbH ist derzeit Inhaberin einer eisenbahnrechtlichen Konzession für die Aschacher Bahn bis zum Ablauf des 31.12.2053. Weitere Konzessionen der Schiene OÖ GmbH sind im BMK nicht evident.

Zu Frage 12:

- Wurden Mittel des Bundes der Schiene OÖ GmbH zur Verfügung gestellt? Wenn ja, zu welchem Zweck und in welcher Höhe?

Zur Finanzierung des Gesamtprojekts der Regionalstadtbahn Linz (Durchbindung der Mühlkreisbahn zum Linzer Hauptbahnhof, Anbindung Linzer Lokalbahn von Eferding, Neubau des Außenastes von Linz Auhof nach Gallneukirchen/Pregarten) wurden bisher zwei Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG mit dem Land Oberösterreich zu Planung und Bau der Regionalstadtbahn Linz abgeschlossen.

Im Wege dieser Vereinbarungen werden der Schiene OÖ im Zeitraum 2021 bis 2026 für die Planung der Regionalstadtbahn Linz letztlich Mittel von bis zu 26.571.443 € zur Verfügung gestellt.

Ferner werden der Schiene OÖ im Zeitraum 2022 bis 2032 für den Bau sowie die Planung von der vorhergehenden Vereinbarung nicht umfassten Abschnitte der Regionalstadtbahn Linz letztlich Mittel von bis zu 939.258.000 € zur Verfügung gestellt.

Jeweils 50% dieser Mittel werden vom Bund bereitgestellt.

Darüber hinaus hat die Schiene OÖ mittlerweile im Rahmen der Privatbahnenfinanzierung auf Grundlage von § 4 Privatbahngesetz die Bereitstellung entsprechender Bundesmittel für die Planung des Umbaus des Bahnhofs Eferding sowie für das Vorprojekt des Neubaus des Außenastes der Regionalstadtbahn Linz zwischen Linz Auhof und Gallneukirchen/Pregarten beantragt. Nach einer Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen wäre beabsichtigt, ein diesbezügliches Finanzierungsübereinkommen abzuschließen.

Weiters haben im Jahr 2019 das Land OÖ und die ÖBB-Infrastruktur AG ein umfassendes Infrastrukturmaßnahmenpaket unterzeichnet, das auch die Übergabe der Aschacherbahn (Haiding - Eferding - Aschach an der Donau) an das Land Oberösterreich bzw. die Schiene OÖ beinhaltet hat.

Zu Frage 13:

- Ist ein Ausschreibungsverfahren zu einer allfälligen Übergabe einer Bahnstrecke an andere Rechtsträger vorgesehen?

Eine Privatisierung öffentlicher Infrastruktur, die der Daseinsvorsorge dient, ist grundsätzlich keine Zielsetzung meines Ressorts und wird deshalb auch nicht verfolgt.

Zu Frage 14:

- Halten sie eine „Veränderung“ des Eisenbahnwesens im Sinne der Herausforderungen der Transformation zu einem klimaneutralen Verkehr für angemessen? Wenn ja, werden sie dem Parlament entsprechende Änderungen der Bundesverfassung vorschlagen?

Nein, eine grundsätzliche „Veränderung“ von Bahnstrecken ist aus Sicht meines Ressorts nicht zielführend. In Einzelfällen kann jedoch eine „Veränderung“ von Bahnstrecken sinnvoll sein, wenn dies der Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit des Einsatzes öffentlicher Mittel dienlich ist.

Zu Frage 15:

- Welchen Zeithorizont sehen Sie, um einen bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr in der Region Urfahr West und Bezirk Rohrbach zu ermöglichen?

Die Organisation von öffentlichen Bedarfsverkehren liegt nicht in meinem Zuständigkeitsbereich.

Zu Frage 16:

Wie ist das Mobilitätsaufkommen in der Region Urfahr West und Bezirk Rohrbach derzeit? (Bitte nach Verkehrsmittel im Personenverkehr und im Güterverkehr anführen).

In diesem Zusammenhang wird auf die Verkehrserhebung 2022 des Landes Oberösterreich hingewiesen: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/525492.htm>

Zu Frage 17:

- Mit welchen Maßnahmen und zu welchem Zeitpunkt wollen sie das Mobilitätsaufkommen in der Region Urfahr West und Bezirk Rohrbach „klimafit“ machen?

Einen wesentlichen Beitrag dazu wird die Realisierung der Regional-Stadtbahn Linz leisten, zu welcher auch eine sogenannte Klimapartnerschaft abgeschlossen werden soll, siehe dazu auch die entsprechenden Unterlagen: <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/I/2563>

Leonore Gewessler, BA

