

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: 2020-0.530.920

. Oktober 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. August 2020 unter der **Nr. 3131/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Korridor Kufstein-Salzburg gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Zahlungen in welcher Höhe wurden von der ÖBB für die Nutzung der deutschen Trassen zwischen Kufstein und Salzburg in den Jahren 2015,2016,2017,2018, und 2019 entrichtet?*

Trassenentgelte für Korridorstrecke Kufstein - Salzburg ab 2015		
Jahr	Güterverkehr	Personenverkehr
2015	€ 1 644 099,20	€ 6 913 610,78
2016	€ 1 445 269,49	€ 7 271 689,45
2017	€ 1 678 681,67	€ 7 215 812,02
2018	€ 1 732 238,62	€ 7 438 136,67
2019	€ 1 041 507,08	€ 7 341 029,48
Summe	€ 7 541 796,07	€ 36 180 278,40

Anmerkung: Bei den Beträgen handelt es sich um die bezahlten „Trassenentgelte“, die sämtliche ÖBB-Konzerngesellschaften an die DB Netz AG für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Anlagen und sonstige Leistungen des Mindestzugangspaketes) entrichtet haben.

Zu den Fragen 2 bis 4:

- *Nach welchem Prinzip werden diese Gebühren errechnet? Handelt es sich um Pauschalzahlungen oder wird nach Nutzung abgerechnet?*
- *Ist Ihnen bzw. Ihren Mitarbeiter_innen bekannt, wofür diese Gebühren auf deutscher Seite verwendet werden?*
 - a. *Wenn ja, wofür genau werden die Gebühren verwendet?*
- *Sind die Gebühreneinnahmen zweckgebunden für die Erhaltung und Erneuerung der Strecke zwischen Kufstein und Salzburg?*

Bei den von Ihnen als „Gebühr“ bezeichneten Zahlungen für die Nutzung der Zugtrasse in Deutschland handelt es sich um das Weegeentgelt für die Zugtrasse (umgangssprachlich auch „Schienenmaut“). In Deutschland wird dieses als Trassenentgelt bezeichnet.

Die Einhebung des Trassenentgelts fußt auf EU-Recht. Grundsätzlich sollen die Trassenentgelte, die die Schieneninfrastrukturbetreiber_in an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verrechnen hat, in Höhe jener Kosten erfolgen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Dies soll es aus Sicht der Europäischen Kommission ermöglichen, dass der Schieneninfrastrukturbetreiber_in infolge der Erbringung des Zugbetriebs kein finanzieller Verlust entsteht. Ergänzend hierzu ist durch den europäischen Rechtsrahmen die Möglichkeit vorgesehen, dass im Rahmen des Trassenentgelts Marktzuschläge eingehoben werden, die gemäß Markttragfähigkeit nach Marktsegmenten zu differenzieren sind.

Für die Höhe des Weegeentgelts für die Zugtrasse bestehen umfangreiche europarechtliche Regeln, insbesondere die Richtlinie 2012/34/EU, die von sämtlichen Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen war, sowie im Detail die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Die Höhe der Zahlungen in Deutschland richtet sich in der Praxis im Wesentlichen nach Zugkilometer und Marktsegment.

Für nähere Details zu den Entgeltsätzen des deutschen Trassenentgelts darf ich auf die Bestimmungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der deutschen Schieneninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG, die im Internet veröffentlicht sind, verweisen.

Da es sich bei der DB Netz AG um eine ausländische Infrastrukturbetreiber_in und deren Schienennetz handelt, kann ich die Frage, wofür die Erlöse aus dem Trassenentgelt in Deutschland im Detail verwendet werden (Verwendungszweck im Detail), nicht beantworten. Festhalten kann ich jedoch, dass die Trassenentgelte in Deutschland von der zuständigen deutschen Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG jedenfalls nach den vorgesehenen Bestimmungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Deutschland erhoben werden.

Die Trassenpreise sollen dazu dienen, dass der Schieneninfrastrukturbetreiber_in infolge der Erbringung des Zugbetriebs für das gesamte von ihr betriebene Netz kein finanzieller Verlust entsteht. Eine Zweckbindung dieser Erlöse für einzelne Strecken des Netzes, wie die deutsche Strecke Staatsgrenze bei Kufstein – Staatsgrenze bei Salzburg, ist im Rahmen des europarechtlichen Regimes für das Weegeentgelt Zugtrasse nicht vorgesehen.

Zu Frage 5:

- *Sind Sie derzeit in Verhandlungen mit Verhandlungspartnern in Deutschland, um eine Trassenerneuerung herbeizuführen?*
 - a. *Wenn ja, wie ist der Stand dieses Projekts?*
 - b. *Wenn ja, ist eine Erhöhung der zugelassenen Geschwindigkeit Teil dieses Plans?*
 - c. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Es gibt derzeit keine Verhandlungen mit Deutschland über Linienverbesserungen oder Neutrassierungen im Abschnitt Salzburg – Rosenheim – Kufstein, da die Erneuerung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG obliegt.

Zu Frage 6:

- *Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um die Infrastruktur am Großen deutschen Eck zu erneuern bzw. bei einer Erneuerung von deutscher Seite mitzuwirken?*
 - a. *Sind hier zusätzliche Mittel aus dem österreichischen Bundesbudget veranschlagt?*
 - i. *Wenn ja, in welcher Höhe?*

Zwischen der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG wurde im Februar 2019 eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung über den Bau von neun Infrastrukturmaßnahmen auf der Korridorstrecke Kufstein – Rosenheim – Salzburg abgeschlossen. Gemeinsame Zielsetzung der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG ist es, im Störfall und bei Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen die Pünktlichkeit für Fernverkehrsverbindungen zu verbessern sowie die dabei entstehenden Fahrzeitverluste wesentlich zu verringern.

Die Gesamtfinanzierung der Maßnahmen erfolgt in einem gesonderten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn AG.

Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt für die Maßnahmen einen Kostenzuschuss von einem Drittel der Planungs- und Baukosten, wobei der Kostenzuschuss insgesamt mit einem Betrag von maximal netto 10,00 Mio. Euro begrenzt ist.

Die DB Netz AG sichert ihrerseits zu, dass die Umsetzung der Maßnahmen gemäß der Vereinbarung bis zum Jahr 2024 erfolgt.

Zu Frage 7:

- *Setzen Sie Maßnahmen - möglicherweise mit Hilfe von Verhandlungen - um eine separate Trasse für Hochgeschwindigkeitszüge am Deutschen Eck herbeizuführen?*
 - a. *Wenn ja, wie ist der Stand dieses Vorhabens?*
 - b. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Derzeit sind keine konkreten Maßnahmen für eine separate Trasse für Hochgeschwindigkeitszüge am Deutschen Eck im Abschnitt Salzburg – Rosenheim – Kufstein geplant. Für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in diesem Bereich bestehen laufend Kontakte mit dem Deutschen Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, etwa im Rahmen des Brenner-nordzulaufes oder über bilaterale Arbeitsgruppen.

Leonore Gewessler, BA

