

8501/AB**= Bundesministerium vom 17.01.2022 zu 8651/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2021-0.811.635

17. Jänner 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.^a Yildirim, Genossinnen und Genossen haben am 17. November 2021 unter der **Nr. 8651/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Schutz der rot-weiß-roten Bahnen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- Warum wollte das Ministerium bei der Mittenwaldbahn den erfolgreichen österreichischen Weg der Direktvergabe verlassen?
- Ging die Initiative dazu von Ihrem Ressort aus und wenn ja, was waren die Überlegungen dazu?
- Falls die Initiative nicht von Ihrem Ressort ausging, wer hat sie gesetzt und wie wurde diese Ihnen gegenüber begründet?
- Seit wann wussten Sie über die Pläne für diesen Sonderweg Bescheid?

Wie in der Einleitung der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage korrekterweise angeführt wird, werden die konkreten Verkehre aktuell als Kooperationsverkehre zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der DB-Regio AG erbracht. Das Wagenmaterial wird dabei überwiegend vom deutschen Betreiber gestellt. Diese Kooperationsverkehre unterliegen aufgrund der unterschiedlichen Vertragslaufzeiten auf deutscher und österreichischer Seite im Dezember 2025 einem möglichen Wechsel.

Aufgrund der dringenden Notwendigkeit, attraktive grenzüberschreitende Verkehre anzubieten, die aktuell allerdings durch die ÖBB-Personenverkehr AG ohne Kooperation mit Partnerbetreiber:innen nicht erbracht werden können, und der Möglichkeit, Vertragslaufzeiten zu harmonisieren und damit das Verkehrsangebot langfristig abzusichern, wurden diese Umstände bereits mit Abschluss des aktuellen Verkehrsdiestevertrags auf Initiative des für die Nah-

und Regionalverkehrsplanung zuständigen und etwa für die Hälfte der Leistungsbestellungen ebenfalls verantwortlichen Landes bzw. Verkehrsverbundes Tirol berücksichtigt. Diese Möglichkeiten wurden daher in der diesbezüglichen Vorinformation im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union (2017/S 101-202835) bereits am 27. Mai 2017 transparent angekündigt und im Vertrag zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG einvernehmlich vereinbart.

Ergänzend darf grundsätzlich festgehalten werden, dass jede Vergabeabsicht im Einzelfall zu prüfen und im Sinne der Grundsätze der Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu bewerten ist.

Zu Frage 5:

- *Sehen Sie die Gefahr, dass eine europaweite Ausschreibung einen Systembruch darstellen könnte, da die EU dann möglicherweise keine Direktvergabe im Schienengüterverkehr mehr erlauben würde?*

Seitens meines Ressorts war es im Rahmen der Verhandlungen zum 4. Eisenbahnpaket stets wichtig, dass beide Vergabearten (direkte Vergabe und wettbewerbliche Vergabe) als gleichwertig zu betrachten sind und dass der Handlungsspielraum der zuständigen Behörden gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für Vergaben in diesem Bereich, sohin die Wahlfreiheit zwischen den Vergabearten, weitestgehend erhalten bleiben muss. Dabei wird stets auch das Subsidiaritätsprinzip vertreten.

Nichtsdestotrotz bedeutet die Möglichkeit zur Direktvergabe gemäß den rechtlichen Rahmenbedingungen nicht, dass Vergaben bedingungslos und willkürlich erfolgen können. Dementsprechend geht jeder, durch mein Ressort initiierten, Direktvergabe von Schienenpersonenverkehrsleistungen eine intensive Prüfung der Einhaltung der Grundsätze der Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit voraus und eine Direktvergabe kann abhängig von diesen individuellen Prüfergebnissen somit nicht als Selbstverständlichkeit vorausgesetzt werden.

Prüfungen und Bewertungen von Leistungsvergaben jedweder Vergabeart sind somit kein Systembruch, sondern bilden die Möglichkeiten der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen und diesbezüglichen Handlungsspielräume und -abläufe ab.

Zu Frage 6:

- *Ist eine Änderung des Verkehrsdienvstevertrages geplant?*
 - a) *Wenn ja bis wann und aus welchen Überlegungen?*

An dieser Stelle darf angemerkt werden, dass bei sämtlichen Verkehrsdienvsteverträgen der Umstand berücksichtigt wurde, dass Fahrplanänderungen laufende Anpassungen erfordern. Darüber hinaus wurden Leistungsanpassungen (Um-, Zu- und Abbestellungen) in definiertem Ausmaß, etwa um geänderten Verkehrsbedürfnissen oder geänderter Nachfrage angebotsseitig nachkommen zu können, bereits mit Vertragsabschluss implementiert und somit rechtlich abgesichert. Dies betrifft somit auch den Verkehrsdienvstevertrag Tirol, im Zuge dessen bereits mit Fahrplan 2021 und Fahrplan 2022 ein massives Angebotsverbesserungsprogramm eingeleitet wurde.

Konkret ist für die Mittenwaldbahn im Zuge der geplanten Vergabe Netz Werdenfels eine deutliche Angebotsverbesserung im grenzüberschreitenden Verkehr vorgesehen. Aus ver-

kehrsplanerischer Sicht wäre es daher sinnvoll, diese mit den regionalen Expert:innen ausgearbeiteten Verbesserungen auch auf den österreichischen Abschnitt der Mittenwaldbahn zu übertragen, weshalb diesbezüglich Anpassungen innerhalb der rechtlichen Rahmenbedingungen des Verkehrsdienstevertrags erfolgen sollten, um diese Vorteile für Kund:innen im Rahmen des bestehenden Verkehrsdienstevertrags umzusetzen.

Zu Frage 7:

- Aufgrund der geographischen Lage der Mittenwaldbahn wird kein österreichisches Unternehmen eine europäische Ausschreibung gewinnen können. Spielt der Erhalt von österreichischen Arbeitsplätzen in Tirol in den Überlegungen eine Rolle?
 - a) Wenn ja, inwiefern?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Diese pauschale Einschätzung zum Erfolg oder Misserfolg österreichischer Unternehmen bei europäischen Ausschreibungen kann nicht geteilt werden, da im angesprochenen Fall der Vergabe Netz Werdenfels nicht ausgeschlossen wäre, dass österreichische Unternehmen alleine oder als Bietergemeinschaft mit anderen Unternehmen mitbieten.

Auf dem Erhalt österreichischer Arbeitsplätze und der Auswirkung auf die nationale Wertschöpfung liegt bei der Verwendung öffentlicher Mittel natürlich besonderer Fokus. Dieser Grundsatz wäre selbstverständlich auch für den Fall einer künftigen Durchführung oder Beteiligung an einer europaweiten grenzüberschreitenden Ausschreibung anzuwenden. Davon unberührt sei an dieser Stelle auf die umfassenden Ausweitungen im Nah- und Regionalverkehr im Verkehrsdienstevertrag Tirol verwiesen, welche natürlich auch eine Vielzahl an neuen attraktiven Arbeitsplätzen in Österreich schaffen.

Zu Frage 8:

- Ist geplant den erfolgreichen Weg der Direktvergabe grundsätzlich zu verlassen?
 - a) Wenn ja, warum und bis wann?
 - b) Wenn nein, haben Sie Maßnahmen gesetzt, diesen abzusichern?

Ich verweise auf die bereits angeführten Voraussetzungen und Prüfungsnotwendigkeiten. Weiters wird von meinem Ressort insbesondere auf europäischer Ebene ein laufender Austausch von Erfahrungen mit dem System Direktvergabe in Vergleich zu jenen mit wettbewerblichen Vergaben gepflogen, unter anderem mit dem Ziel, die Vorteilhaftigkeit und Beibehaltung der Direktvergabe auf den verschiedensten Ebenen zu vertreten.

Zu den Fragen 9 und 10:

- Sind die rot-weiß-roten Bahnen in Tirol nun sicher oder versucht man weiter verstärkt ausländische Anbieter nach Tirol zu bringen?
- Wie sieht das in anderen Bundesländern aus?

Der öffentliche Verkehr in Österreich ist in allen Regionen aufgrund enormer Angebots- und Qualitätsoffensiven und der langfristigen vertraglichen Regelungen generell gesichert.

Zu Frage 11:

- Welche Folgewirkungen sehen Sie in einer Öffnung für eine europaweite Ausschreibung für die Bahn in Österreich?

Wie bereits erwähnt, bedarf es einer genauen Vorbereitung und Interessensabwägung im jeweils konkreten Fall, um die jeweiligen Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Vergabemodeitäten abwägen zu können. Neben dem Nutzen für Kund:innen stehen natürlich auch andere volkswirtschaftliche Überlegungen rund um das System Bahn – welches nicht am Zug oder Bahnhof endet - im Fokus meines Ministeriums. Dazu gehören jedenfalls die angesprochenen qualitativ hochwertigen Arbeitsplätze.

Leonore Gewessler, BA

