

9940/AB**vom 13.05.2022 zu 10191/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 W i e n

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

Geschäftszahl: 2022-0.198.296

. Mai 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Mag. Loacker, Fiedler, Bed, Kolleginnen und Kollegen haben am 14. März 2022 unter der **Nr. 10191/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Graz Köflacher Bahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorweg darf festgehalten werden, dass in den kommenden Jahren im Bundesland Steiermark sowohl bei der ÖBB-Infrastruktur AG als auch bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (kurz GKB GmbH) umfangreiche Investitionen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur anstehen. Während die Fertigstellung der Koralm bahn zügig voranschreitet, wird das Streckennetz der GKB GmbH vollständig elektrifiziert und einzelne Abschnitte werden zweigleisig ausgebaut. Dazu haben sich mein Ressort und das Land im Rahmen des Anfang Juli 2021 geschlossenen Steiermark-Paketes bekannt.

Die planmäßige Umsetzung dieser außergewöhnlichen Investitionsprojekte ist äußerst anspruchsvoll und bedarf der ganzen Kraft der daran beteiligten Eisenbahnunternehmen. Um die Potentiale der GKB GmbH und der ÖBB-Infrastruktur AG für die planmäßige und effiziente Umsetzung dieser Investitionsprojekte noch besser und effizienter nutzen zu können, hat mein Ministerium ein Projekt aufgesetzt, um größtmögliche Synergiepotentiale dieser jeweils zu 100% im Eigentum des Bundes stehenden Eisenbahninfrastrukturgesellschaften zu finden. Beide Unternehmen wurden zur Mitwirkung an dem Projekt eingeladen.

Der Infrastrukturausbau ist die Grundlage dafür, dass deutliche Ausweitungen im Verkehrsangebot (Taktverdichtungen) ermöglicht werden. Mit der unlängst europaweit angekündigten Direktvergabe an die GKB betreffend die Verkehrsdienste in der Weststeiermark (siehe https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:f1bdafaa-8eaa-4bad-8752-79fb99b9e062/at225_Weststeiermark_2023_.pdf) und in weiterer Folge dem darauf aufbau-

enden Verkehrsdienstevertrag werden die Ausweitungen und damit der Marktbereich Personenverkehr der GKB – unabhängig von allfälligen Entscheidungen betreffend die Infrastruktur – wirtschaftlich abgesichert.

Für mich steht außer Frage, dass unabhängig vom Ergebnis des Projekts die Zukunft der GKB GmbH als national und international erfolgreich tätiges Bahnunternehmen gesichert bleiben muss und dass es für keine:n Mitarbeiter:in zu Verschlechterungen kommt.

Zu den Fragen 1 bis 6, 8 bis 11, sowie 15 und 16:

- *Medienberichten zufolge, soll der Infrastrukturbereich der GKB in die ÖBB Infrastruktur AG eingegliedert werden.*
 - a. *Kann das Ministerium dies bestätigen?*
- *In der Infrastrukturabteilung der GKB sind derzeit Mitarbeiter 167 beschäftigt.*
 - a. *Was bedeutet die Umstrukturierung für die Arbeitsplätze der Angestellten in der Infrastrukturabteilung der GKB?*
 - b. *Wird der Dienstort der gleiche bleiben, oder nach Villach verlegt werden?*
 - c. *Was passiert mit dem Personal, das eigens für die Elektrifizierung der Bahn angestellt wurde?*
- *Übrig bleiben soll der Mobilitätsteil der GKB mit 220 Mitarbeitern.*
 - a. *Wurde untersucht ob dieser Mobilitätsteil alleine wirtschaftlich lebensfähig ist?*
 - b. *Wenn ja, von wem und zu welchem Ergebnis ist die untersuchende Stelle dabei gekommen?*
- *Welche betriebswirtschaftlichen Vorteile werden aus dieser Umstrukturierung für die GKB einerseits und für die ÖBB Infrastruktur AG andererseits erwartet?*
 - a. *In welcher Höhe sind diese zu erwartenden Vorteile über einen Zeitraum von 10 Jahren zu beziffern?*
- *Wird sich durch die Eingliederung des Infrastrukturbereiches der GKB in die ÖBB Infrastruktur GmbH der Zuschussbedarf letzterer erhöhen?*
 - a. *Wenn ja, in welcher Höhe?*
- *Wann und in welchem Zeitrahmen soll diese Umstrukturierung abgewickelt werden?*
- *Wurde bereits das nach §2 GKE notwendige Einvernehmen zwischen Bundesministerin Gewessler und Finanzminister Brunner betreffend die Eingliederung von Teilen der GKB in die ÖBB hergestellt?*
- *Wurde die Umgliederung der Anteile der GKB in die ÖBB Infra bereits wettbewerbsrechtlich überprüft?*
 - a. *Wenn ja, von wem und mit welchem Ergebnis?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht bzw wird eine solche stattfinden?*
- *Der GKB gehören 50 % der Anteile ihrer Tochtergesellschaft LTE Logistik- und Transport-GmbH, die in direktem Wettbewerb mit der Rail Cargo Group, einer operativen Teilgesellschaft der ÖBB Holding, steht.*
 - a. *Wie verhindert das BMK, dass durch das Ausgliedern eines beträchtlichen Teils der GKB diese ausgehöhlt und damit ein direkter Mitbewerber der ÖBB wesentlich geschwächt wird?*
 - b. *Wurde die Umstrukturierung auch in Bezug auf diesen Aspekt wettbewerbsrechtlich durchleuchtet und geprüft?*
 - c. *Wenn ja, von wem und mit welchem Ergebnis?*
 - d. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wo sind die „Entscheidungsgrundlagen“ des „Projekts“, die Sie in 3624/AB-BR/2021 für Ende 2021 angekündigt haben, einsehbar?*

- a. Wenn diese nicht einsehbar sind, bitte um Übermittlung der Unterlagen im Zuge der Anfragebeantwortung.
- Welchen gesamthaften Vorteil hat der Bund, wenn die Infrastruktur der GKB in Infrastruktur der ÖBB eingegliedert wird?
- Wiegen angebliche Synergien einer gemeinsamen Infrastruktur Betriebsführung die höheren Investitionsanteile des Bundes zum Vorteil des Bundes beispielsweise 10 Jahre Betrachtungszeitraum auf?

Wie bereits in der Beantwortung der zitierten Anfrage 3624/AB-BR/2021 erläutert, wurde mit Anfang Oktober 2021 ein ergebnisoffenes Projekt gestartet, in dem die Eingliederung des Infrastrukturbereichs der GKB GmbH in die ÖBB-Infrastruktur AG eines von mehreren möglichen Szenarien zur Hebung von Synergien sowie zur Optimierung der Organisation und der Umsetzungsstrukturen darstellt.

Aufbauend auf die mittlerweile weit fortgeschrittenen Arbeiten laufen derzeit verschiedene Abstimmungen zwischen dem BMK und allen weiteren Beteiligten bezüglich der konkreten weiteren Vorgehensweise. In diesem Zusammenhang wurde auch die Finanzprokuratur bezüglich wettbewerbsrechtlicher Fragestellungen befasst. Die Gespräche sind bereits in einem entscheidenden Stadium, da jedoch noch keine finalen Entscheidungen getroffen wurden, bitte ich um Verständnis, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine näheren Details kommuniziert werden können.

Im Übrigen darf auf die Beantwortung der zitierten Anfrage 3624/AB-BR/2021 sowie auf meine einleitenden Ausführungen hingewiesen werden.

Zu Frage 7:

- Wie viele Gesprächstermine haben im Verlauf der letzten 18 Monate zwischen der Bundesministerin und dem Geschäftsführer der GKB stattgefunden?

Im Rahmen des Beteiligungsmanagements finden regelmäßige Kontakte zwischen der Geschäftsführung der GKB und dem BMK statt, wie zum Beispiel über die dafür eingerichteten „Eigentümer-Jour-Fixes“.

Zu den Fragen 12 und 13:

- Was wird in dem am 03.07.2021 Land Steiermark und Klimaministerium abgeschlossen MoU detailliert vereinbart?
 - a. Warum ist dieses MoU nicht öffentlich?
 - b. Gibt es dazu etwas für den Bund Nachteiliges zu verbergen?
- Welche Investitionen werden zwischen Land und Bund vereinbart?
 - a. Welche Investitionen davon stellen Investitionen im Sinne eines Wirkungsziels der Förderung des öffentlichen Verkehrs – wie beispielsweise Nahverkehrsknoten- dar?
 - b. Welche Investitionen davon stellen Investitionen, welche keine Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs dienen, dar (beispielsweise Errichtungen von Bahnunterführungen ohne vorteilhafte Wirkung für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr)?
 - c. Welche Investitionsanteile trägt der Bund über die Finanzierung von Investitionen in Schieneninfrastrukturen mit, welche keine unmittelbare für den öffentlichen Verkehr vorteilhaft wirksame Investitionen sind?

Siehe dazu meine Beantwortung 7467/AB vom 1. Oktober 2021 der parlamentarischen Anfrage Nr. 7606/J betreffend Investitionen in Nebenbahnen in der Steiermark, in welcher die Inhalte des Steiermark-Paketes ausführlich erläutert sind. Die im Steiermark-Paket im Sinne einer Absichtserklärung vereinbarten Investitionen dienen dem Ausbau und der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs.

In der Zwischenzeit wurden bereits Ausführungsvereinbarungen zum Steiermark-Paket abgeschlossen, wie zum Beispiel jene zwischen dem Land Steiermark und der ÖBB-Infrastruktur AG (siehe den diesbezüglichen Bericht des Ausschusses Infrastruktur im Landtag Steiermark: <https://pallast2.stmk.gv.at/pallast-p/pub/document;jsessionid=3c-3p3hZ9XeMc2A9C22cgiky?dswid=-7702&ref=c1f8c9db-8105-488f-8ba0-a090e86efea0&inner=true#>).

Zu Frage 14:

- *Woraus resultiert der Vorteil für das Land Steiermark gegenüber dem Bund, wenn die Investition in die Infrastruktur über die ÖBB und nicht über die GKB als Privatbahn finanziert wird?*

Für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Region besteht das Ziel darin, eine deutliche Ausweitung im Verkehrsangebot zu ermöglichen und sicherzustellen. Der Betrieb und Ausbau der Infrastruktur ist Voraussetzung zur Erreichung dieses Ziels.

Für Bund und Land bedeutet dies eine deutliche Kraftanstrengung, da sowohl die Investitionen in die Infrastruktur, als auch die zusätzlichen Verkehrsdiestebestellungen eine große finanzielle Herausforderung darstellen. Deshalb müssen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die für mehr Effizienz sorgen und die Hebung von Synergien ermöglichen, damit die umfangreichen Maßnahmenpakete für die öffentliche Hand finanzierbar sind.

Leonore Gewessler, BA

