

# ENTSCHLISSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde

## **betreffend Österreichs Privatbahnen sichern – ausreichende Dotierung auch des nächsten Mittelfristigen Investitionsprogramms (10. MIP)**

eingebraucht im Zuge der Debatte über den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität (501 d.B.) über den Antrag 689/A(E) der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen betreffend Umbenennung des Koralmtunnels in "Dr.-Jörg-Haider-Tunnel"

### ***BEGRÜNDUNG***

Der Schienenverkehr ist bei Klimaschutz und Energieeffizienz klar im Vorteil: Bei der Personenbeförderung benötigt er im Vergleich zum PKW nur ein Sechstel der Energie und der Gütertransport verursacht im Vergleich zum LKW nur ein Dreißigstel der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen. Daher ist der Schienenverkehr für die Personen- und Güter-Mobilität von zentraler Bedeutung, über große Distanzen ebenso wie in den Regionen. Flachbahnstrecken wie die Koralmbahn mit dem im vorliegenden Antrag gegenständlichen Koralmtunnel sind für die Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene ebenso wichtig wie Zubringerstrecken in den Regionen.

Während die beabsichtigte Umbenennung des Koralmtunnels diesen zu einem in erster Linie Kärntner Projekt umdeuten würde, ist die mit dem Tunnel und seinen Zulaufstrecken verbundene Erreichbarkeitsverbesserung besonders auch auf der steirischen Seite des Tunnels evident: Hier konnten mit Mitteln aus dem Privatbahngesetz maßgebliche Verbesserungen beim Angebot der Graz-Köflacher-Bahn und damit bei der Anbindung einer großen steirischen Region an Koralmbahn und Koralmtunnel umgesetzt werden.

Neben den ÖBB und den Unternehmen mit Schienenanschluss verfügen auch die sog. Privatbahnen (inkl. Bahnen im Landes- oder Kommunalbesitz) über Schienen-Infrastruktur in beträchtlichem Umfang; konkret handelt es sich um etwa 760 km Schienenstrecken, Rückgrat der Mobilität in vielen Regionen Österreichs.

Die Infrastruktur-Investitionen dieser Privatbahnen werden im Einklang mit den Vorgaben des Privatbahngesetzes zu 50% vom Bund getragen. Dafür vereinbaren Bund und Privatbahnen sogenannte „Mehrjährige Investitionsprogramme“ (MIP), die grundsätzlich jeweils einen Zeitraum von fünf Jahren umfassen. Im letzten, aktuell noch gültigen MIP für die Jahre 2021 bis 2025 wurde im Konsens aller Beteiligten durch eine Beinahe-Vervierfachung der Mittel eine längst überfällige Investitions-

offensive gestartet. Ziel war insbesondere<sup>1</sup>, für Privatbahnen neben rein bestands-erhaltenden Maßnahmen auch größere Elektrifizierungs- und Attraktivierungsmaßnahmen umzusetzen.

Derzeit wird um Inhalt und Dotierung des nächsten, 10. MIP gerungen, das nach einem Übergangsjahr (2026) die Jahre 2027 bis 2031 abdecken soll. Bereits dieses Übergangsjahr 2026 ist, Informationen aus den Regionen zufolge, mit tiefen finanziellen Einschnitten verbunden.

Für die Jahre 2027-2031 wurde den Partnern vom Bund überhaupt eine Halbierung der Mittel im Vergleich zur indexierten Fortsetzung des Offensivprogramms in Aussicht gestellt. Obwohl sich auch die Privatbahnen um Effizienz und Sparsamkeit bemühen, bedeuten solche massiven Einsparungen absehbar ein Investitionsloch von 50 Mio. Euro oder mehr pro Jahr und stellen damit eine Gefährdung jeder Planbarkeit und eine echte Existenzbedrohung dar:

- Bauten, die an das Ende ihrer Lebensdauer gelangen, sind rechtzeitig zu ersetzen; das gilt bei den Privatbahnen ebenso wie im ÖBB-Netz und im höher- wie niederrangigen Straßennetz.
- Auch sicherungstechnische Anpassungen sind gefährdet; Aufträge sind jedenfalls zeitgerecht zu erteilen, wobei einerseits die fortschritts- und automatisierungsbedingt kürzer werdenden Lebenszyklen zu berücksichtigen sind und andererseits die Lieferfähigkeit der Industrie für Ersatzteile.
- Im Zuge der auf Attraktivierung zielenden Strategien wurden von einigen Privatbahnen Neufahrzeuge bestellt – die Lieferzeiten in der Branche betragen üblicherweise mehrere Jahre. Sofern Anpassungen der Infrastruktur erforderlich und noch nicht abgeschlossen sind, gefährdet die Infragestellung bzw. Verzögerung dieser Maßnahmen die Strategie: es drohen Fahrzeuge, die mangels Infrastruktur ungenützt herumstehen. Solches ist bisher eher aus wenig bahnaffinen Staaten wie Griechenland bekannt und wäre kein Renommee für Österreich und seinen Verkehrsminister.
- Zudem stehen den geplanten Mittelkürzungen keinerlei Fristerstreckungen bei behördlichen Aufträgen gegenüber, beispielsweise im Zusammenhang mit der Erfüllung der Auflagen der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV).

Für einige Privatbahnen bzw. Strecken wären die mit den Mittelkürzungen verbundenen Probleme existenzgefährdend. Für die Privatbahnen-Infrastruktur insgesamt droht darüber hinaus ein massiver Investitionsrückstau, ein Problem, das aus Deutschland hinlänglich bekannt ist und neben Imageschäden umso höhere Investitionen zu einem späteren Zeitpunkt bedingt. Jedenfalls stünde diese Strategie im Widerspruch zu allen Mobilitäts- und Klimazielen der Republik und ist daher keineswegs hinzunehmen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden


---


<sup>1</sup> Vgl. [https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:80142791-33c1-4026-a181-ffc341a23598/Investitionsoffensive-Privatbahninfrastruktur-9MIP\\_UA.pdf](https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:80142791-33c1-4026-a181-ffc341a23598/Investitionsoffensive-Privatbahninfrastruktur-9MIP_UA.pdf)

## ENTSCHLIESSUNGSANTRAG


Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur werden aufgefordert, die Investitionsoffensive bei den Privatbahnen fortzusetzen und die geplante massive Kürzung der Mittel für die notwendigen Infrastrukturinvestitionen der Privatbahnen zu überdenken, um keine Strecken in ihrem Bestand zu gefährden und keinen Investitionsrückstau entstehen zu lassen.“

  
(GÖTZ)

  
(Zerbos)

  
(SCHWARZI)

  
(SCHALLERT)

  
(Hammerl.)