

Bericht des Rechnungshofes

Nebenbahnen – Kosten und verkehrspolitische Bedeutung

Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	246
Abkürzungsverzeichnis _____	247
Glossar _____	249

BMVIT

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie

Nebenbahnen – Kosten und verkehrspolitische Bedeutung

KURZFASSUNG _____	254
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	262
Rechtliche und strategische Vorgaben _____	262
Charakteristik des Streckennetzes _____	267
Nebenbahnnetz – Verkehrsaufkommen, Kosten und Zuschussbedarf _____	273
Systemvorteile/-nachteile Bahn _____	284
Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB-Unter- nehmensgruppe _____	287
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____	300

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmungen _____	303
--	-----

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Gliederung des ÖBB-Streckennetzes _____	268
Abbildung 1:	ÖBB-Streckennetz (Stand Mai 2010) _____	269
Abbildung 2:	Strecken-km je Einwohner und je km ² Fläche (normiert auf Österreich ohne Wien = 100 %) _____	271
Abbildung 3:	EU-Vergleich: Bahnstrecken je Einwohner und Landesfläche (normiert auf EU-27 = 100 %) _____	272
Tabelle 2:	Infrastrukturaufwand je Streckenkategorie _____	277
Tabelle 3:	Kostendeckungsgrade Infrastruktur-Betrieb je Streckenkategorie _____	279
Abbildung 4:	Infrastrukturaufwand und Infrastrukturbenutzungs- entgelt je Streckenkategorie _____	279
Tabelle 4:	Finanzierung des ÖBB-Bahnverkehrs durch Bund und Länder _____	281
Tabelle 5:	Bund-Länder-Anteile an der Finanzierung des ÖBB-Bahnverkehrs _____	282
Tabelle 6:	Systemvorteile/-nachteile Bahn versus Bus im Personenverkehr _____	285
Tabelle 7:	Systemvorteile/-nachteile Bahn versus LKW im Güterverkehr _____	286
Tabelle 8:	Ergebnisse des Regionalbahnkonzepts _____	288
Tabelle 9:	Streckeneinstellungen (2001 bis September 2010) ____	295
Tabelle 10:	Analyse der Strecken des Niederösterreich-Vertrags _	297

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
EU	Europäische Union
EUR	Euro
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
km	Kilometer
lt.	laut
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
m ²	Quadratmeter
Nr.	Nummer
NÖ	Niederösterreich
OÖ	Oberösterreich
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖBB-Holding AG	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft
ÖBB-Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
ÖBB-Personenverkehr AG	ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

PKW	Personenkraftwagen
Rail Cargo Austria AG	Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft
rd.	rund
RH	Rechnungshof
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Absatzgesellschaft

Verkehrsunternehmen, die für ihre Kunden Verkehrsdienstleistungen (Transportleistungen) im Personen- oder Güterverkehr durchführen; in der ÖBB-Unternehmensgruppe: ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG

Anschlussbahn

Nicht-öffentliche Eisenbahnanlagen, die dem angeschlossenen Unternehmen den direkten Zugang ins öffentliche Schienennetz ermöglichen; damit können Güter direkt von Haus zu Haus – ohne Wechsel des Verkehrsträgers – transportiert werden. Die Gleisanlage steht in der Regel bis zur Anschlussweiche im Eigentum des Unternehmens.

Ausphasungsstrecken

Strecken, von denen sich die ÖBB-Infrastruktur AG kurz-, mittel-, oder langfristig zurückziehen will, d.h. die an andere Betreiber abgegeben werden oder eingestellt werden sollen.

Bruttotonnen

Gesamtgewicht von Fracht und Wagenmaterial

Ergänzungsnetz

Begriff der ÖBB-Netzsegmentierung: Strecken, die nicht Kernnetz sind (2.155 km, das sind 37 % des gesamten ÖBB-Streckennetzes)

Hauptbahn

Begriff gemäß § 4 Eisenbahngesetz 1957: Strecken mit besonderer Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr (international oder regional), das sind alle Strecken, die mit Verordnung zu Hochleistungsstrecken oder Hauptbahnen erklärt wurden.

Im ÖBB-Streckennetz: rd. 2.700 km (das sind 47 % des ÖBB-Streckennetzes)

Kernnetz

Begriff der ÖBB-Netzsegmentierung: Das Kernnetz umfasst das A- und B1-Netz, das sind wichtige Strecken für den Personen- und Güterverkehr mit beidseitiger Netzeinbindung, wichtige Verbindungen im internationalen und Nahverkehr, Strecken mit höherer Gewichtsbelastbarkeit und höherer Zugkilometer-Leistung, Umleitungsstrecken (3.604 km, das sind 63 % des gesamten ÖBB-Streckennetzes).

Nebenbahn

Begriff gemäß § 4 Eisenbahngesetz 1957: Strecken ohne besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr; das sind alle Strecken, die keine Hauptbahnen sind.

Im ÖBB-Streckennetz: rd. 3.060 km (das sind 53 % des ÖBB-Streckennetzes)

gemeinwirtschaftliche Leistungen

Leistungen, die Verkehrsunternehmen im öffentlichen Interesse erbringen, die sich nicht über Marktpreise finanzieren lassen und für die Verkehrsunternehmen daher eine Abgeltung aus öffentlichen Mitteln erhalten.

Infrastrukturbenutzungsentgelt

Von den Verkehrsunternehmen an den Infrastrukturbetreiber zu entrichtendes Entgelt für die Benutzung der Schieneninfrastruktur (Schienenmaut).

Niederösterreich-Vertrag

Grundsatzvereinbarung vom 14. Jänner 2010, abgeschlossen zwischen der Republik Österreich, dem Land Niederösterreich, der ÖBB-Holding AG, der ÖBB-Infrastruktur AG, der ÖBB-Produktion GmbH, der ÖBB-Technische Services GmbH, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG, mit welcher das Eigentum an 28 Strecken mit insgesamt rd. 620 km von der ÖBB-Infrastruktur AG an das Land Niederösterreich übertragen wurde.

Privatbahn

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Ausnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe; unabhängig davon, ob sie im Eigentum der öffentlichen Hand oder im Privateigentum stehen; die in Österreich tätigen Privatbahnen stehen überwiegend im Eigentum der öffentlichen Hand.

Regionalbahn

Begriff des ÖBB-Regionalbahnkonzepts; mäßig belastete Strecken mit primär regionalem Charakter (rd. 2.240 km)

Systemadäquanz

Strecken, für die aufgrund der Verkehrsnachfrage die Systemvorteile der Schiene zum Tragen kommen. Kriterien der ÖBB-Unternehmensgruppe für die Systemadäquanz von Strecken:

- im Personenverkehr: Potenzial von mehr als 2.000 Reisenden pro Tag
- im Güterverkehr: Potenzial von mehr als 250.000 Gesamtbruttotonnen pro Jahr

Taktverkehr

Personenverkehr, bei dem die Züge nach einem Fahrplan zu regelmäßigen, sich wiederholenden Intervallen (z.B. Stunden-, Halbstundentakt) verkehren.

Verkehrsaufkommen

Anzahl der beförderten Personen bzw. Gewicht der beförderten Güter

Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung verknüpft das Verkehrsaufkommen mit den zurückgelegten Kilometern (z.B. Tonnenkilometer, Personenkilometer).

Verkehrsdiensteverträge der Länder

Bestellungen von Verkehrsleistungen bei den Bahnunternehmen durch die Länder

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Nebenbahnen – Kosten und verkehrspolitische Bedeutung

Das ÖBB–Nebenbahn–Ergänzungsnetz hatte insbesondere für den Personenverkehr geringe Bedeutung. Diese tendenziell am schwächsten ausgelasteten 30 % des gesamten ÖBB–Streckennetzes waren für etwa 6 % des Fahrgastaufkommens und etwa 13 % des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene verantwortlich. Sie verursachten einen Infrastrukturbetriebsaufwand in einer Größenordnung von jährlich etwa 97 Mill. EUR und durchschnittliche Infrastrukturinvestitionen von jährlich etwa 31 Mill. EUR.

Der Betriebsaufwand des Nebenbahn–Ergänzungsnetzes war nur zu einem sehr geringen Teil durch Einnahmen aus der Benutzung der Infrastruktur (Infrastrukturbenutzungsentgelt) gedeckt. Die potenziell sehr niedrigen Kostendeckungsgrade im Nebenbahn–Ergänzungsnetz reflektierten die geringe Auslastung dieser Strecken. Die Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb der ÖBB–Nebenbahn–Strecken erfolgte zum weitaus überwiegenden Teil aus Mitteln des Bundes.

Bezüglich der Abgabe von Strecken an das Land Niederösterreich verfügte die ÖBB–Infrastruktur AG über keine qualifizierten Grundlagen zur Beurteilung der Angemessenheit des Kaufpreises und des vereinbarten Kostenbeitrags für Reinvestitionsmaßnahmen (keine Aufschlüsselung für die Grundstücke hinsichtlich Grundstücksgrößen, Flächenwidmung, Kontaminierungsrisiken; keine überschlagsmäßige Bewertung der einzelnen Grundstücke und keine Aufstellung der notwendigen Reinvestitionsmaßnahmen).

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es, die Kosten und den verkehrspolitischen Nutzen des ÖBB-Nebenbahnnetzes zu analysieren und insbesondere die Eignung der Bahn zur Versorgung/Anbindung der Bevölkerung und Betriebe außerhalb von Ballungsgebieten sowie Hauptverkehrsstrecken zu beurteilen. (TZ 1)

Schienennetz im EU- und internationalen Vergleich

Österreich verfügte über ein dichtes Bahnstreckennetz, das im EU-Vergleich aber keine Extremstellung einnimmt. (TZ 8)

Das Land Niederösterreich verfügte – sowohl gemessen an der Einwohnerzahl als auch an der Landesfläche – über ein deutlich dichteres Bahnnetz als andere Bundesländer. Relativ dichte Streckennetze wiesen auch Kärnten und Oberösterreich auf. Relativ am dünnsten war das ÖBB-Streckennetz in Salzburg; hier gab es im Jahr 2010 keine Nebenbahnen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG mehr. (TZ 7)

ÖBB-Nebenbahnnetz – Definition, Streckeneigenschaften

Das Eisenbahnnetz unterschied zwischen Hauptbahnen, denen größere Verkehrsbelastung zukommt, und Nebenbahnen. Während Hauptbahnen grundsätzlich der behördlichen Zuständigkeit des Bundesministers unterlagen, war für Nebenbahnen in der Regel der jeweilige Landeshauptmann zuständig. Mit der rechtlichen Einordnung als Nebenbahn waren überdies bau-, betriebsführungs- und sicherungstechnische Erleichterungen verbunden. (TZ 2)

Das BMVIT hatte wichtige Bahnverbindungen – entgegen den gesetzlichen Vorgaben – nicht zu Hauptbahnen erklärt und damit dem Gesetzeszweck, die Hauptbahnen einem einheitlichen, im BMVIT konzentrierten Vollzug zu unterwerfen, nicht Rechnung getragen. (TZ 2)

Die Strecken mit der geringsten Verkehrsbedeutung waren jene, die ÖBB-intern als Ergänzungsnetz qualifiziert wurden (Nebenbahn-Ergänzungsnetz: 1.975 km Strecke – 34 % des ÖBB-Streckennetzes). Die Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes waren nur zu 16 % elektrifiziert, so gut wie immer eingleisig und oftmals durch ungünstige Linienführung (geländenahe, kurvenreiche Strecken oder größere Steigungen) gekennzeichnet. Bei Strecken, deren Einstellung oder Abgabe diskutiert wurde, handelte es sich im Wesentlichen um Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes. (TZ 2, 5, 6)

ÖBB-Nebenbahnnetz – Rechtliche und strategische Vorgaben

Die gesetzlichen Vorgaben betreffend Umfang und Qualität des Nebenbahnnetzes waren nur sehr allgemeiner Natur und zogen für die Frage, welche Strecken ein ÖBB-Netz beinhalten muss, keine klare Grenze. Auch die vertraglichen Vorgaben des BMVIT beinhalteten zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine strategischen Vorgaben zur Frage der Attraktivierung bzw. des Rückzugs von Nebenbahnstrecken. (TZ 3)

Aus rechtlicher Sicht stand der Einstellung von schlecht ausgelasteten, unwirtschaftlichen Bahnen nichts entgegen. (TZ 3)

Konkrete Zielvorgaben des Bundes betreffend Nebenbahnen bestanden nicht. Eine diesbezügliche Klarstellung des BMVIT wäre sowohl für die eigene Förder- und Bestellpraxis (z.B. Anschlussbahnförderungen, Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen) als auch zur Unterstützung der Strategiefindung in der ÖBB-Unternehmensgruppe hilfreich. (TZ 4)

ÖBB-Nebenbahnnetz – Verkehrsaufkommen, Kosten und Zuschussbedarf

Das ÖBB-Nebenbahn-Ergänzungsnetz nahm insbesondere für den Personenverkehr eine untergeordnete Rolle ein: 30 % des Streckennetzes waren für etwa 6 % des Fahrgastaufkommens und etwa 13 % des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene verantwortlich. (TZ 9)

Eine ÖBB-interne Analyse zeigte, dass von den rd. 50 untersuchten Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes zur Zeit der Gebarungsüberprüfung 21 Strecken weder im Güter- noch im Personenverkehr das für einen zweckmäßigen Bahnverkehr erforderliche Verkehrsaufkommen erfüllten. (TZ 9)

Die ÖBB-Unternehmensgruppe führte zwar wiederholt Projekte, die eine Reduktion des Streckennetzes zum Ziel hatten, durch. Allerdings hatte sie die Auswirkung einer solchen Reduktion auf das Fahrgast- und Güterverkehrsaufkommen im Bereich Schiene sowie die verkehrspolitische Tragweite der Netzeinschränkungen nicht in nachvollziehbarer Weise transparent gemacht. (TZ 9)

Eine Analyse der Kosten zeigte:

- 34 % des Streckennetzes verursachten im Jahr 2009 einen Infrastrukturbetriebsaufwand in einer Größenordnung von jährlich etwa 97 Mill. EUR (7 % des gesamten ÖBB-Infrastrukturbetriebsaufwands) und durchschnittliche Infrastrukturinvestitionen für die Jahre 2005 bis 2009 von jährlich etwa 31 Mill. EUR (2 % der gesamten ÖBB-Infrastrukturinvestitionen).

Dabei ist hinsichtlich der erforderlichen Investitionen jedoch zu beachten, dass die Investitionen der vergangenen Jahre nicht den künftigen Investitionsbedarf widerspiegeln: Die ÖBB-Holding AG ging von einem Investitionsbedarf für anstehende Ersatzinvestitionen von jährlich rd. 84,5 Mill. EUR aus; dies entsprach mehr als dem Doppelten der bisherigen jährlichen Infrastrukturinvestitionen. (TZ 11)

- Der Kostendeckungsgrad für den Infrastruktur-Betrieb lag im Nebenbahn-Ergänzungsnetz mit rd. 14 % deutlich unter dem des Gesamtnetzes (rd. 30 %). Die prozentuell sehr niedrigen Kostendeckungsgrade im Nebenbahn-Ergänzungsnetz reflektierten die geringe Auslastung dieser Strecken. (TZ 12)

Die Infrastruktur des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes wurde mit öffentlichen Mitteln in der Größenordnung von über 100 Mill. EUR pro Jahr finanziert; dies zum weitaus überwiegenden Teil aus Mitteln des Bundes. (TZ 13)

Vor dem Hintergrund der Hinweise, dass für einen Teil der Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes kein ausreichendes Potenzial an Personenverkehrs- und Güterverkehrsnachfrage bestand, war der hohe Mitteleinsatz jedenfalls nicht für alle zur Zeit der Gebarungsüberprüfung betriebenen Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes durch Kundennutzen und verkehrspolitische Wirksamkeit gerechtfertigt. (TZ 13)

Systemvorteile/–nachteile Bahn und verkehrspolitische Bedeutung der Nebenbahnen

Die Systemvorteile der Bahn kommen

- bei hohem Fahrgastaufkommen (Verbindung von Ballungszentren, Beförderung entlang von Hauptverkehrsachsen) und
- im Transport von großen bzw. schweren Gütermengen insbesondere über größere Entfernungen

zum Tragen. (TZ 14)

Für die Erschließung von schwach besiedelten oder stark zersiedelten Räumen, d.h. bei geringem Fahrgastpotenzial ist der Bus der Bahn sowohl aus Kostengesichtspunkten aber auch bei umweltbezogener Betrachtung vorzuziehen. Dagegen bot die Bahn unter Umweltgesichtspunkten im Güterverkehr in der Regel gegenüber dem Straßentransport Vorteile. (TZ 14)

Datenqualität und Controlling der ÖBB–Unternehmensgruppe

Kenndaten betreffend Verkehrsaufkommen/Verkehrsleistung, Betriebsaufwand, Erträge und Infrastrukturinvestitionen lagen zwar in einzelnen Datenerfassungssystemen der ÖBB–Gesellschaften vor, eine systematisierte Zusammenführung und automatisierte Auswertung der Daten für einzelne Strecken oder Streckenkategorien hinsichtlich gefahrener Kilometer, Betriebsaufwand, Erträge aus Infrastrukturbenutzungsentgelt und Zuschüssen sowie Infrastrukturinvestitionen war jedoch nicht möglich. (TZ 10)

Wichtige steuerungsrelevante Informationen – z.B. Ertrags– und Kostensituation einzelner Strecken bzw. Streckenkategorien für das ÖBB–Management – waren nicht unmittelbar abrufbar. Zusammenfassende Aussagen über die Verkehrsleistung, Ertrags– und Kostensituation einzelner Strecken bzw. Streckenkategorien waren nur mit hohem Aufwand und mit systembedingten Unschärfen möglich. (TZ 10)

ÖBB-Nebenbahnnetz – Strategieprojekte der ÖBB-Unternehmensgruppe

Die ÖBB-Unternehmensgruppe führte in den Jahren 2005 bis 2010 drei – teilweise parallellaufende – Projekte durch, die sich (auch) mit der Frage der Zukunft der Nebenbahnen befassten: Projekt Regionalbahnkonzept, Projekt Zielnetz 2025+, Projekt Flächenpräsenz. (TZ 15 bis 20) Dabei war eine Tendenz der ÖBB-Unternehmensgruppe zum Rückzug von zunehmend mehr Strecken des Nebenbahnnetzes erkennbar. (TZ 19)

Projekt Regionalbahnkonzept

Mit dem Regionalbahnkonzept erfolgte eine systematische und auch kostenmäßige Analyse der ÖBB-Strecken mit schwachem Verkehrsaufkommen. Es kategorisierte die Regionalbahnstrecken und empfahl für 569 km eine Abgabe bzw. Einstellung. (TZ 16)

Projekte Zielnetz und Flächenpräsenz

Die maßgebenden Kriterien für die Frage der Einstellung/Abgabe bzw. des Weiterbetriebs von Nebenbahnstrecken (Hauptkriterien eines systemadäquaten Bahnverkehrs) waren zur Zeit der Gebärungsüberprüfung folgende:

- im Personenverkehr ein Potenzial von mehr als 2.000 Reisenden pro Tag und
- im Güterverkehr ein solches von mehr als 250.000 Gesamtbruttotonnen pro Jahr. (TZ 17)

Unter Bezugnahme auf diese Kriterien der Systemadäquanz und weitere Kriterien wie z.B. Netzbedeutung und Reinvestitionsbedarf qualifizierte die ÖBB-Unternehmensgruppe insgesamt 1.345 km ÖBB-Strecken als nicht systemadäquat und damit als kurz-, mittel- bzw. langfristig abzugebende/einzustellende Strecken („auszuphasende Strecken“). Die Qualifikation als auszuphasende Strecken war nicht ausreichend transparent aus der Anwendung der Kriterien und dem erhobenen Datenmaterial abgeleitet, die Anwendung der Beurteilungskriterien auf die betrachteten Strecken war nicht durchgängig dokumentiert und insbesondere war eine systematische Anwendung der Zielnetz Kriterien (Fahrgast- und Güterverkehrspotenziale) als Basis für die Empfehlung zur Ausphasung der Strecken nicht nachvollziehbar. (TZ 17 bis 19)

Beschlüsse der verantwortlichen Gremien der ÖBB-Unternehmensgruppe (insbesondere der ÖBB-Infrastruktur AG) zur Frage der Beibehaltung bzw. Einstellung/Abgabe von schwach ausgelasteten Strecken lagen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vor. (TZ 20)

Auch der von der ÖBB-Infrastruktur AG dem BMVIT zur Abstimmung vorgelegte Entwurf eines Zielnetzes (als Planungsgrundlage für den künftigen Investitionsbedarf) enthielt keine Liste der auszuphasenden Strecken und stellte damit nicht klar, welche Bedeutung Nebenbahnen in Zukunft zukommen soll (d.h. in welche Strecken zu investieren wäre und welche einzustellen oder abzugeben wären). (TZ 20)

ÖBB-Nebenbahnnetz – Abgabe von Strecken an das Land Niederösterreich

Im Jänner 2010 unterzeichneten die Republik Österreich, das Land Niederösterreich und die ÖBB-Unternehmensgruppe eine Grundsatzvereinbarung bezüglich der Übergabe von insgesamt 28 Eisenbahnstrecken (rd. 620 km – einschließlich der zugehörigen Anlagen und Immobilien) an das Land Niederösterreich. Zum überwiegenden Teil handelte es sich um Strecken, die de facto bereits außer Betrieb standen und um Schmalspurstrecken, die mangels Vernetzung geringe Bedeutung für das ÖBB-Gesamtnetz hatten. (TZ 23, 24)

Der Vertrag sah einen Kaufpreis in der Höhe von 15 Mill. EUR sowie einen von der ÖBB-Infrastruktur AG (bzw. letztlich vom Bund) zu tragenden Kostenbeitrag für zukünftige Reinvestitionsmaßnahmen in Höhe von 72,5 Mill. EUR vor. Außerdem sicherte der Bund im Wege der Privatbahnförderung für die vom Land Niederösterreich weiterbetriebenen Schmalspurstrecken im Zeitraum von 2011 bis 2024 Mittel in der Höhe von maximal 45 Mill. EUR sowie eine Beauftragung von zusätzlichen Bahnleistungen im Land Niederösterreich (betrifft gemeinwirtschaftliche Leistungen und Verkehrsdiensteverträge) zu. (TZ 23)

Qualifizierte Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung des Kaufpreises und des Kostenbeitrages konnte die ÖBB-Infrastruktur AG nicht vorlegen. Für eine Beurteilung der Angemessenheit des Kaufpreises und des vereinbarten Kostenbeitrags für Reinvestitionsmaßnahmen wären eine Aufschlüsselung der einzelnen Grundstücke hinsichtlich Grundstücksgößen, Flächenwidmung, Kontaminierungsrisiken sowie eine zumindest überschlagsmäßige Bewertung der einzelnen Grundstücke und eine Aufstellung der notwendigen Reinvestitionsmaßnahmen erforderlich gewesen. (TZ 23)

Im Zusammenhang mit der Übereignung von Strecken an das Land Niederösterreich erfolgte im Jahr 2010 eine Reihe von Streckeneinstellungen; es handelte sich dabei um Strecken, die überwiegend bereits mehrere Jahre lang nicht mehr befahren wurden und für die eine öffentliche Interessentensuche für einen Nachfolgebetrieb erfolglos geblieben war. (TZ 21)

Aufgrund der Eigentumsübertragung der Strecken an das Land Niederösterreich, welche eine Reduktion des von der ÖBB-Infrastruktur AG bereitzustellenden Streckennetzes nach sich zog, musste auch eine entsprechende Reduktion des Bundeszuschusses für die Bereitstellung und Instandhaltung der ÖBB-Schieneninfrastruktur von 7,9 Mill. EUR (lt. ÖBB-Infrastruktur AG) bis zu 15 Mill. EUR (lt. BMVIT) jährlich erfolgen. (TZ 24)

ÖBB-Nebenbahnnetz – Abgabe weiterer Strecken

Nennenswerte Eigentumsübertragungen von Strecken aus dem ÖBB-Streckennetz betrafen im Jahr 2006 die Schafbergbahn und im Jahr 2008 die Pinzgauer Lokalbahn (insgesamt rd. 58,2 km Nebenbahnstrecken in Salzburg). (TZ 22) Im Sommer 2010 führte die ÖBB-Infrastruktur AG auch erste Gespräche mit dem Land Oberösterreich bezüglich der Übernahme von Strecken durch das Land. (TZ 25)

Kenndaten zu den Nebenbahnen				
Rechtsgrundlagen	Betriebspflichten und Finanzierungsrahmen finden sich in folgenden Gesetzen:			
	– Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957 i.d.F. BGBl. I Nr. 25/2010 (§§ 4, 12, 19, 28, 29)			
	– Bundesbahngesetz, BGBl. 825/1992 i.d.F. BGBl. I Nr. 95/2009 (§§ 6, 10, 31, 42)			
	– Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.F. BGBl. I Nr. 32/2002 (§ 7)			
Mittelleinsatz für ÖBB-Streckennetz; Vergleich Gesamtnetz – Nebenbahnen				
	Gesamtnetz	Hauptbahnen	Nebenbahnen	Nebenbahn-Ergänzungsnetz ¹
Streckenlänge	in km			
	5.759	2.699	3.060	1.975
	in % des Gesamtnetzes			
	100	47	53	34
Betriebsaufwand ² im Jahr 2009	in Mill. EUR			
	1.409	1.084	325	97
	in %			
	100	77	23	7
durchschnittliche jährliche Investitionen der Jahre 2005 bis 2009	in Mill. EUR			
	1.873	1.722	151	31
	in %			
	100	92	8	2

¹ Das Nebenbahn-Ergänzungsnetz ist eine Teilmenge des Nebenbahnnetzes.

² Betriebsaufwand in der Systematik der ehemaligen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG: direkt zuordenbare Kosten (z.B. Löhne, Gehälter, Material und Betriebsmittel) plus die über Umlagen (Hilfs- und Nebenkostenstellen) den Nebenbahnen zuordenbaren Aufwendungen

Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im Mai und Juni 2010 die Gebarung des BMVIT sowie der ÖBB-Unternehmensgruppe (ÖBB-Holding AG, ÖBB-Infrastruktur AG, Netz- und Streckenentwicklung GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) hinsichtlich des Mitteleinsatzes, der strategischen Positionierung sowie der Zweckmäßigkeit der Erhaltung und des Betriebs von Nebenbahnen.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es, die Kosten und den verkehrspolitischen Nutzen des ÖBB-Nebenbahnnetzes zu analysieren und insbesondere die Eignung der Bahn zur Versorgung/Anbindung der Bevölkerung und Betriebe außerhalb von Ballungsgebieten sowie Hauptverkehrsstrecken zu beurteilen.

Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2005 bis September 2010; der Fokus der Prüfung lag auf den Entwicklungen der Jahre 2007 bis 2009.

Zu dem im Jänner 2011 übermittelten Prüfungsergebnis gab die ÖBB-Holding AG im März 2011 – auch im Namen der ÖBB-Infrastruktur AG, Netz- und Streckenentwicklung GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG – eine konzernübergreifende Stellungnahme ab. Das BMVIT übermittelte seine Stellungnahme im Mai 2011. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im September 2011.

Rechtliche und strategische Vorgaben

Rechtlicher Rahmen

Begriff Hauptbahn – Nebenbahn

- 2.1 Hauptbahnen sind gemäß § 4 Eisenbahngesetz 1957 für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, denen „größere Verkehrsbedeutung“ zukommt. Das sind
 - einerseits Strecken, die per Verordnung der Bundesregierung zu Hochleistungsstrecken erklärt wurden, und
 - zum anderen Strecken, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wegen ihrer besonderen Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr (insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr) mittels Verordnung zu Hauptbahnen erklärt hat.

Alle anderen Schienenbahnen¹ sind Nebenbahnen.

Während Hauptbahnen grundsätzlich der behördlichen Zuständigkeit des Bundesministers unterlagen, war für Nebenbahnen in der Regel der jeweilige Landeshauptmann zuständig. Mit der rechtlichen Einordnung als Nebenbahn waren überdies bau-, betriebsführungs- und sicherungstechnische Erleichterungen verbunden.

Vom 5.759 km langen ÖBB-Streckennetz waren 2.699 km zu Hochleistungsstrecken erklärt; darüber hinaus waren vom BMVIT keine weiteren Strecken zu Hauptbahnen erklärt; die restlichen Strecken (3.060 km) galten somit als Nebenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957. Darunter fielen auch stark ausgelastete Strecken und grenzüberschreitende Strecken wie z.B. die Strecken Feldkirch – Lindau, Wien – Pressburg, Wien – Tulln, einige Wiener Schnellbahnstrecken, Spittal/Millstättersee – Innichen (Südtirol).

Die ÖBB-Unternehmensgruppe maß deutlich mehr Strecken eine größere Verkehrsbedeutung zu (insgesamt 3.604 km Kernnetz) als von der Hochleistungsstrecken-Verordnung umfasst waren.

2.2 Der RH hielt fest, dass das BMVIT wichtige Bahnverbindungen – entgegen den gesetzlichen Vorgaben – nicht zu Hauptbahnen erklärt hatte und damit dem Gesetzeszweck, die Hauptbahnen einem einheitlichen, im BMVIT konzentrierten Vollzug zu unterwerfen, nicht Rechnung trug. Er wiederholte seine – schon im Bericht über die Sicherheit auf Nebenbahnen (Reihe Bund 2008/1) sowie in der diesbezüglichen Follow-up-Überprüfung (Reihe Bund 2011/3) abgegebene – Empfehlung, alle Schienenbahnen mit besonderer Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr zu Hauptbahnen zu erklären.

2.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT würde die Erlassung einer Hauptbahnverordnung dazu führen, dass die eisenbahnrechtliche Zuständigkeit der betreffenden Strecken zwar grundsätzlich beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, die Zuständigkeit nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz jedoch bei der jeweiligen Landesregierung läge. Dieses Auseinanderfallen der Zuständigkeiten würde zu Rechtsunsicherheiten und Nachteilen führen. Eine Novelle zum Eisenbahngesetz 1957, die diesen Erwägungen Rechnung trägt, sei in Vorbereitung.*

¹ sofern sie nicht Straßenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 waren

Rechtliche und strategische Vorgaben

Betriebspflicht für Nebenbahnen

2.4 Der RH erachtete es als zweckmäßig, alle Strecken mit größerer Verkehrsbedeutung rechtlich gleich zu behandeln, um einen einheitlichen, konzentrierten Vollzug dieser Strecken im BMVIT zu gewährleisten.

3.1 Bundesbahngesetz und Eisenbahngesetz 1957 enthielten Verpflichtungen der ÖBB-Unternehmensgruppe (insbesondere der ÖBB-Infrastruktur AG), die auch für die Frage des Weiterbetriebs/der Einstellung von Nebenbahnstrecken Bedeutung hatten:

(1) § 31 Bundesbahngesetz verpflichtete die ÖBB-Infrastruktur AG zu Bau, Instandhaltung und Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

(2) § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz sah seit der Novelle BGBl. I Nr. 95/2009 als Planungsgrundlage für den künftigen Investitionsbedarf die Erstellung eines zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG, dem BMVIT und dem BMF abgestimmten Zielnetzes vor. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war noch kein Einvernehmen über das künftige ÖBB-Zielnetz erzielt worden (TZ 20).

(3) § 28 Eisenbahngesetz 1957 sah eine grundsätzliche Betriebspflicht für bestehende Eisenbahnstrecken vor und erlaubt die dauernde Einstellung des Betriebs nur,

- wenn der Weiterbetrieb wirtschaftlich unzumutbar war und
- eine Interessentensuche für einen Nachfolgebetrieb (Übernahmeangebot für die Strecke) erfolglos blieb sowie
- mit behördlicher Genehmigung des BMVIT.

Über die gesetzlichen Betriebspflichten hinaus hat der Bund (das BMVIT) vertragliche Möglichkeiten – insbesondere im Rahmen der Bezuschussung von Bau und Instandhaltung der Infrastruktur –, steuernd auf den Umfang und die Qualität des Nebenbahnnetzes einzuwirken.

Die Zuschussverträge zwischen BMVIT und ÖBB-Infrastruktur AG (sowie ihren Vorgängergesellschaften) enthielten zwar Informationen zu Betrieb und Weiterentwicklung des Gesamtnetzes (auch Investitionsrahmen für einzelne Strecken), sie waren jedoch ihrer Intention nach nicht darauf ausgerichtet, strategische Zielsetzungen für die künftige Größe und Ausgestaltung des Nebenbahnnetzes vorzugeben. § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz sieht seit der Novelle BGBl. I Nr. 95/2009 mit der Vereinbarung eines Zielnetzes ein solches strategisches Instrument vor.

Die Wirtschaftlichkeit von Strecken (und damit die Zulässigkeit der dauernden Einstellung) hing nicht unwesentlich von der Abgeltung von Verkehrsleistungen der Eisenbahnunternehmen (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und Privatbahnen) durch die öffentliche Hand ab.

- 3.2** Der RH hielt fest, dass die gesetzlichen Vorgaben betreffend Umfang und Qualität des Nebenbahnnetzes nur sehr allgemeiner Natur waren und für die Frage, welche Strecken ein ÖBB-Netz beinhalten muss, keine klare Grenze zogen. Auch die vertraglichen Vorgaben des BMVIT beinhalteten zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine strategischen Vorgaben zur Frage der Attraktivierung bzw. des Rückzugs von Nebenbahnstrecken. Aus rechtlicher Sicht stand der Einstellung von schlecht ausgelasteten, unwirtschaftlichen Bahnen damit nichts entgegen.

Der RH empfahl dem BMVIT und der ÖBB-Infrastruktur AG, mit dem Zielnetz (das Planungsgrundlage für die Zuschüsse des Bundes zur Schieneninfrastruktur und für die Planung der Investitionen ins Netz ist) neben den Schwerpunkten des Netzausbaus jedenfalls folgende Fragestellungen abzustimmen:

- ob und welche schwach ausgelasteten Nebenbahnstrecken eingestellt/abgegeben sowie
- welche Nebenbahnstrecken attraktiviert werden sollen.

Der RH empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG daher weiters, dem BMVIT einen entsprechend erweiterten Zielnetzentwurf vorzulegen (TZ 20).

- 3.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei den Empfehlungen des RH durch die erneute Vorlage des Zielnetzes 2025+ im Jänner 2011 sowie die Bestätigung durch BMVIT und BMF im Februar 2011 zwischenzeitlich Rechnung getragen worden.*
- 3.4** Der RH anerkannte, dass das zwischen ÖBB-Unternehmensgruppe, BMVIT und BMF im Februar 2011 vereinbarte Zielnetzpapier mit den Adäquanzkriterien einen Anhaltspunkt schafft, ab welcher Auslastung (Fahrgastfrequenz bzw. Tonnagen) ein Schienenverkehrsangebot angemessen und effizient ist. Er hielt allerdings fest, dass in der Zielnetzvereinbarung lediglich Strecken genannt wurden, deren weitere Entwicklung erst überprüft werden soll, und somit noch keine Entscheidungen zur Frage der Beibehaltung bzw. Einstellung/Abgabe von schwach ausgelasteten Strecken getroffen wurden.

Strategische Vorgaben des Bundes

4.1 Der Bund und im Besonderen das BMVIT bekannten sich in den Regierungsprogrammen der letzten Jahre (Regierungsprogramm 2007 bis 2010 und Regierungsprogramm 2008 bis 2013) wie auch in verschiedenen strategischen Grundsatzpapieren (Generalverkehrsplan Österreich 2002, Strategiepapier Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr, Österreichisches Gesamtverkehrskonzept 1991) zu folgenden Grundsätzen und Zielen, die für die strategische Ausrichtung von Nebenbahnen bzw. deren Fortführung oder Einstellung Relevanz hatten:

- die strategische Ausrichtung der ÖBB-Unternehmensgruppe auf die Stärken des Verkehrsträgers Schiene auszurichten und zu konzentrieren,
- verstärkte Anstrengungen zur Senkung der Kosten der ÖBB-Unternehmensgruppe zu unternehmen,
- die Verkehrspolitik nach wirtschaftlichen Kriterien auszurichten und regionale Bedürfnisse (Anschlussicherung und verstärkter Einsatz von Bussen) – wie im Regionalbahnkonzept dargestellt – flexibel zu berücksichtigen,
- das Angebot an öffentlichem Personennahverkehr sowohl in qualitativer (vor allem Modernisierung des Wagenmaterials) als auch in quantitativer Hinsicht zu verbessern sowie
- Bahn und Bus besser aufeinander abzustimmen.

Darüber hinausgehende Konkretisierungen bestanden zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht.

4.2 Der RH hielt fest, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine konkreten Zielvorgaben des Bundes betreffend Nebenbahnen bestanden. Aus Sicht des RH wäre eine diesbezügliche Klarstellung des BMVIT sowohl für die eigene Förder- und Bestellpraxis (z.B. Anschlussbahnförderungen, Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen) als auch zur Unterstützung der Strategiefindung in der ÖBB-Unternehmensgruppe hilfreich.

Im Sinne einer Wahrnehmung der verkehrspolitischen Verantwortung als Hauptfinanzierer des Systems Bahn (TZ 13) empfahl der RH dem BMVIT daher klarzustellen, in welchem Umfang eine Flächenversorgung mit Schieneninfrastruktur zweckmäßig ist und finanziell unterstützt wird sowie in welchem Ausmaß die Bereitstellung von Regionalverkehr als Aufgabe der ÖBB-Unternehmensgruppe angesehen wird

(Grenzen der Systemadäquanz des ÖBB-Streckennetzes). Diese strategischen Erwägungen des BMVIT sollten sodann in die Zielnetzvereinbarung mit der ÖBB-Infrastruktur AG einfließen (TZ 3, 20).

- 4.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei dieser Kritikpunkt durch die Festlegung der Systemadäquanz-Kriterien – in enger Abstimmung mit dem BMVIT und unter Heranziehung von wissenschaftlichen Parametern der Verkehrsplanung – im Zielnetz 2025+ bereinigt worden.*

Das BMVIT wies in seiner Stellungnahme auch auf den im März 2011 mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrag hin, mit dem das vom Bund bestellte Verkehrsangebot auf den einzelnen Strecken zugenau festgelegt worden sei.

- 4.4** Der RH anerkannte, dass mit den Adäquanzkriterien ein Anhaltspunkt geschaffen wurde, ab welcher Auslastung (Fahrgastfrequenz bzw. Tonnen) ein Schienenverkehrsangebot angemessen und effizient ist. Allerdings wurden mit dem Zielnetz 2025+ keine Entscheidungen zur Frage der Beibehaltung bzw. Einstellung/Abgabe von schwach ausgelasteten Strecken getroffen. Durch das Fehlen verkehrspolitischer Zielvorgaben wird eine diesbezügliche Entscheidung erschwert.

Im Übrigen wies der RH darauf hin, dass der vom BMVIT in seiner Stellungnahme angesprochene zwischen SCHIG und ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossene Verkehrsdienstvertrag zur Abgeltung der Leistungen im Personenverkehr kein strategisches Leitkonzept darstellt; vielmehr sollten verkehrspolitische Zielvorgaben des Bundes die Basis für solche Verträge bilden.

Charakteristik des Streckennetzes

Historische Entwicklung des Nebenbahnnetzes

- 5** Das Nebenbahnnetz in Österreich stammt überwiegend aus der Zeit von 1880 bis 1915 und wurde damals als Grundstein für die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen angesehen. Mit dem Ausbau eines leistungsfähigen Straßennetzes einerseits sowie der zunehmenden Verfügbarkeit des PKW für breite Bevölkerungskreise und der Abwanderung der Bevölkerung aus ländlichen Regionen andererseits ging eine Verlagerung des Personenverkehrs wie auch des Güterverkehrs auf die Straße einher.

Charakteristik des Streckennetzes

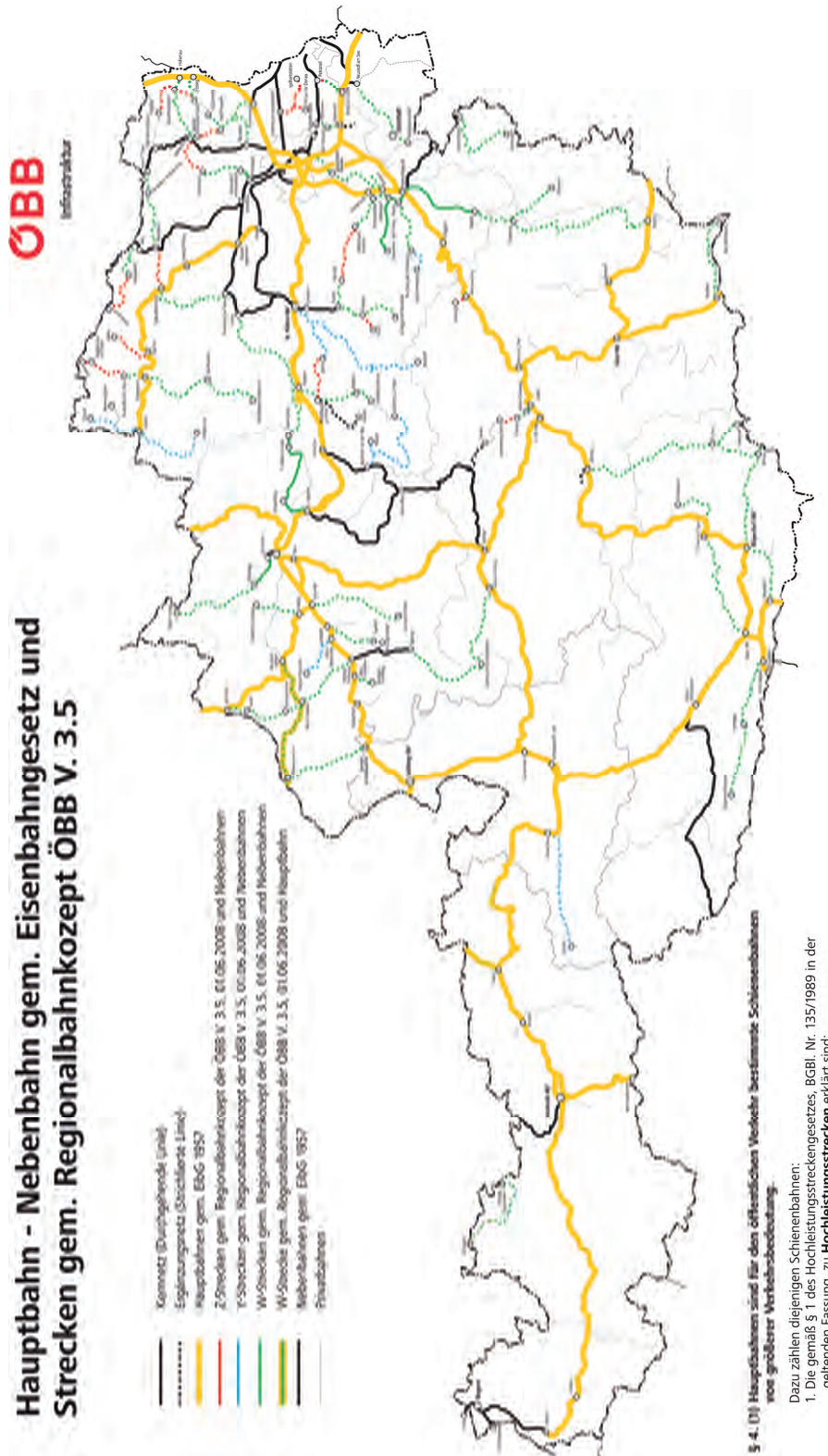
Nebenbahn–Ergänzungsnetz – Charakteristik

6.1 Die folgende Tabelle und Abbildung geben einen Überblick über das im Eigentum der ÖBB–Infrastruktur AG stehende Streckennetz:

Tabelle 1: Gliederung des ÖBB–Streckennetzes		
ÖBB–Streckennetz	Streckenlänge in km	Anteil Streckenlänge in % des Gesamtnetzes
Gesamtnetz	5.759	100
davon: Hauptbahnen	2.699	47
Nebenbahnen	3.060	53
davon: Nebenbahn–Ergänzungsnetz	1.975	34

Abbildung 1:

ÖBB-Streckennetz (Stand Mai 2010)



Charakteristik des Streckennetzes

Mehr als die Hälfte des ÖBB-Streckennetzes (5.759 km) bestand aus Nebenbahnen (3.060 km). Die Strecken mit der geringsten Verkehrsbedeutung waren jene, die ÖBB-intern als Ergänzungsnetz qualifiziert wurden (Nebenbahn-Ergänzungsnetz: 1.975 km, das sind 34 % des ÖBB-Streckennetzes). Bei den Strecken, deren Einstellung oder Abgabe an andere Eigentümer erfolgte bzw. diskutiert wurde, handelte es sich im Wesentlichen um Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes (TZ 15 bis 25).

Während Hauptbahnen in der Regel elektrifiziert (90 %) waren, traf dies nur auf 16 % der Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes zu. Nebenbahnen des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes waren so gut wie immer eingleisig und oftmals durch ungünstigere Linienführung (geländenahe, kurvenreiche Strecken oder größere Steigungen) als die Hauptbahnen gekennzeichnet. Auch entsprachen Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes hinsichtlich der Qualität (Streckenklassen) mitunter nicht den Bedürfnissen des Güterverkehrs (z.B. eingeschränkte Befahrbarkeit mit modernen Triebfahrzeugen und Güterwagen, die ohne Umladevorgänge auch für den weiteren Transportlauf im anschließenden Hauptnetz geeignet sind).

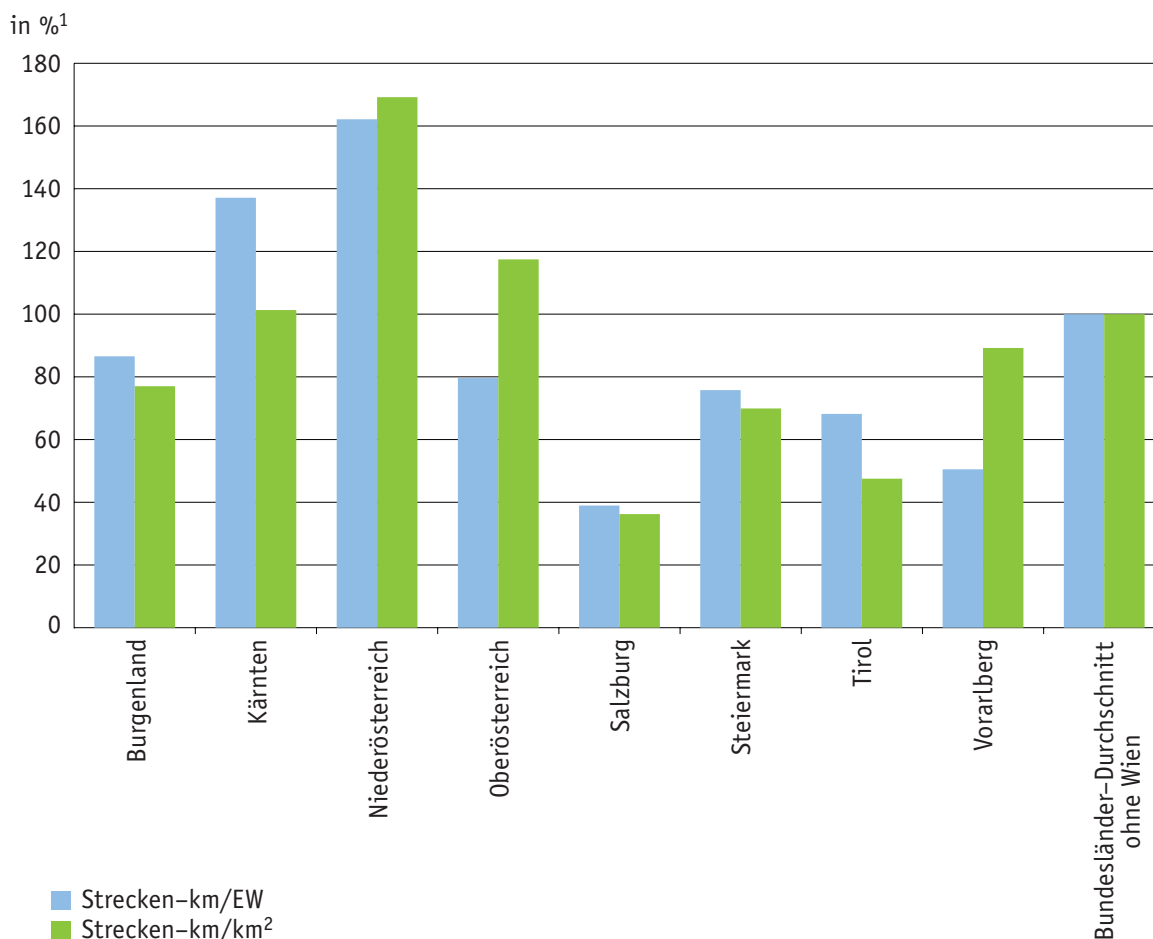
- 6.2** Die Gebarungsüberprüfung durch den RH zeigte, dass die Frage des Rückzugs der ÖBB-Unternehmensgruppe von Strecken in der Regel Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes und damit die Bahnen mit der geringsten infrastrukturellen Ausstattung sowie der geringsten Verkehrsbedeutung betraf.

Streckennetz im Bundesländervergleich

- 7.1** Das ÖBB-Streckennetz war in den österreichischen Bundesländern unterschiedlich dicht ausgeprägt.

Bezogen auf die Einwohnerzahl und die Landesfläche wiesen die österreichischen Bundesländer folgende Netzdichte auf:

Abbildung 2: Strecken-km je Einwohner und je km² Fläche
(normiert auf Österreich ohne Wien = 100 %)



¹ im Vergleich zum Österreichschnitt ohne Wien

Quelle: ÖBB-Streckenkilometerdaten 2010; Statistik Austria: Einwohnerzahlen 2007

Die Abbildung zeigt, dass das Land Niederösterreich – sowohl gemessen an der Einwohnerzahl als auch an der Landesfläche – über ein deutlich dichteres Bahnnetz verfügte als andere Bundesländer. Dies lag insbesondere an der hohen Dichte an Nebenbahnstrecken in Niederösterreich (eine etwa doppelt so hohe Dichte je Einwohner wie der Bundesländer-Durchschnitt ohne Wien). Relativ dichte Streckennetze wiesen auch Kärnten und Oberösterreich auf. Relativ am dünnsten war das ÖBB-Streckennetz in Salzburg; hier gab es im Jahr 2010 keine Nebenbahnen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG mehr.

7.2 Der RH hielt fest, dass Niederösterreich über das mit Abstand dichteste ÖBB-Streckennetz (Nebenbahnnetz) verfügte.

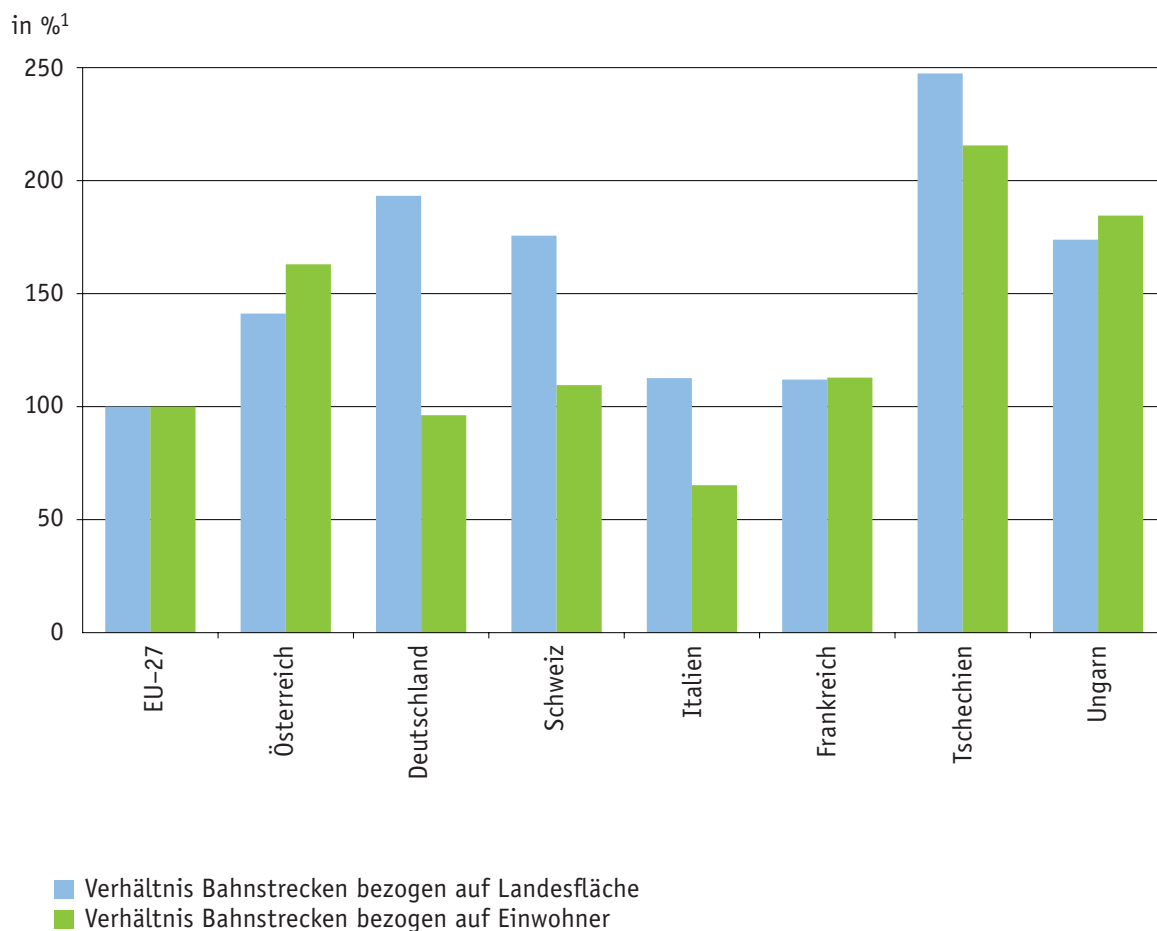
Charakteristik des Streckennetzes

Streckennetz im EU-Vergleich

8.1 Das österreichische Eisenbahnnetz war deutlich dichter als der EU-Schnitt: bezogen auf die Einwohnerzahl um 63 % (Österreich: 698 Strecken-km je Million Einwohner; EU-27: 428 Strecken-km je Million Einwohner) und bezogen auf die Landesfläche um 41 % (Österreich: 69 Strecken-km je 1.000 km²; EU-27: 49 Strecken-km je 1.000 km²).

Im Vergleich zu seinen Nachbarstaaten lag Österreich in einem mittleren Bereich: Das österreichische Streckennetz war bezogen auf die Einwohnerzahl dichter als die Schienennetze Deutschlands und der Schweiz, bezogen auf die Landesflächen dagegen weniger dicht. Die Länder der ehemaligen Donaumonarchie hatten ein ähnlich dichtes Eisenbahnnetz wie Österreich.

Abbildung 3: EU-Vergleich: Bahnstrecken je Einwohner und Landesfläche (normiert auf EU-27 = 100 %)



¹ im Vergleich zum EU-27-Schnitt

Quelle: EU energy and transport in figures, Statistical Pocketbook 2009, Datenstand: 2007

- 8.2** Der RH hielt fest, dass Österreich über ein dichtes Bahnstreckennetz verfügt. Das österreichische Bahnnetz war etwa 50 % dichter als der EU-Schnitt, nahm aber im EU-Vergleich keine Extremstellung ein.

Nebenbahnnetz – Verkehrsaufkommen, Kosten und Zuschussbedarf

Verkehrsaufkommen auf Nebenbahnen

- 9.1** Der RH setzte sich im Zuge der Gebarungsüberprüfung mit der Frage auseinander, wie viel Verkehrsaufkommen/Verkehrsleistung auf Nebenbahnen (im Nebenbahn-Ergänzungsnetz) erbracht wird und welche Auswirkungen der Wegfall von Strecken für das Fahrgastaufkommen der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. für das Güterverkehrsaufkommen der Rail Cargo Austria AG hätte.

Unterlagen des Projekts Zielnetz gingen davon aus, dass der Wegfall von 23,6 % des Streckennetzes (Wegfall der zur Einstellung/Abgabe vorgeschlagenen Ausphasungsstrecken) eine Verringerung des Verkehrsaufkommens von 1,1 % im Personenverkehr und 1,4 % im Güterverkehr bedingen werde. Diese Aussage war nicht mit Kenndaten hinterlegt und für den RH nur teilweise nachvollziehbar.

Weitere Anhaltspunkte zur Beantwortung dieser Frage der Verkehrsleistung/des Verkehrsaufkommens auf Nebenbahnen ergaben sich aus:

(1) Daten des Projekts Flächenpräsenz

Eine vom RH vorgenommene Analyse der von der ÖBB-Holding AG im Rahmen des Projekts Flächenpräsenz zusammengestellten Daten zeigte, dass auf den tendenziell am schwächsten ausgelasteten rd. 30 % des Gesamtnetzes

- etwa 6 % der Fahrgäste auf der Schiene, d.h. unterproportional wenige, befördert wurden sowie
- diese Strecken für rd. 13 % des Gesamtgüterverkehrsaufkommens auf der Schiene verantwortlich zeichneten (unter Hinzurechnung des Weitertransports der Güter im Hauptbahnnetz) und damit zum Gesamtgüterverkehrsaufkommen ebenfalls unterproportional beitrugen.

Nebenbahnnetz – Verkehrsaufkommen, Kosten und Zuschussbedarf

Von den insgesamt rd. 50 untersuchten Nebenbahnstrecken erfüllten zur Zeit der Gebarungsüberprüfung 21 Strecken weder im Güter- noch im Personenverkehr das für einen zweckmäßigen Bahnverkehr erforderliche Verkehrsaufkommen.²

(2) Simulation der ÖBB-Personenverkehr AG

Die ÖBB-Personenverkehr AG verfügte über Simulationen, wie sich die Verkehrsnachfrage im Personenverkehr verändern würde, wenn schlecht ausgelastete Strecken eingestellt würden. Die Simulationen kamen zum Ergebnis, dass mit der (ersatzlosen) Einstellung der am schlechtesten ausgelasteten rd. 27 % des ÖBB-Gesamtnetzes (etwa die Hälfte aller Nebenbahnen) an Werktagen rd. 5 % weniger Personenkilometer in Zügen der ÖBB-Personenverkehr AG zurückgelegt würden. Das Ergebnis bestätigte die Auswertungen der Daten des Projekts Flächenpräsenz, die ebenfalls auf das – im Verhältnis zur Streckenlänge – geringe Fahrgastaufkommen hinwiesen.

(3) Analysen der Rail Cargo Austria AG

Analysen der Rail Cargo Austria AG hielten fest, dass etwa zwei Drittel der (Schienen-)Transporte der Rail Cargo Austria AG, auf den – die Betriebe anbindenden – Anschlussbahnen starteten oder endeten sowie dem Nebenbahn-Ergänzungsnetz teilweise eine wichtige Funktion als Verbindung zwischen dem Hauptbahnnetz und den Anschlussbahnen zukam (Zubringerfunktion). Gleichzeitig zeigte sich die Notwendigkeit einer differenzierten Betrachtung, denn ein systemadäquat hohes Güterverkehrsaufkommen war nur auf einem Teil der Anschlussbahnen und nur auf einem Teil der Nebenbahnen zu verzeichnen.

- 9.2** Die Analyse des RH sowie die Simulation der ÖBB-Personenverkehr AG deuteten darauf hin, dass das Nebenbahn-Ergänzungsnetz für den Personenverkehr eine untergeordnete Rolle einnahm (30 % des Streckennetzes waren für etwa 6 % des Fahrgastaufkommens auf der Schiene verantwortlich).

Insgesamt zeigten die ÖBB-internen Daten, dass eine Reihe von Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes zur Zeit der Gebarungsüberprüfung das für einen zweckmäßigen Bahnbetrieb erforderliche Verkehrsaufkommen weder im Güter- noch im Personenverkehr erreichte.

² Einige dieser Strecken waren allerdings in Teilabschnitten systemadäquat oder wiesen ein Potenzial auf.

Der RH kritisierte, dass die ÖBB-Unternehmensgruppe zwar wiederholt Projekte durchführte, die eine Reduktion des Streckennetzes zum Ziel hatten, jedoch die Auswirkung einer solchen Reduktion auf das Fahrgast- und Güterverkehrsaufkommen im Bereich Schiene sowie die verkehrspolitische Tragweite der Netzeinschränkungen nicht in nachvollziehbarer Weise transparent gemacht hätte.

Um einen effizienten Mitteleinsatz sicherzustellen, empfahl der RH der ÖBB-Unternehmensgruppe und dem BMVIT,

- für die einzelnen Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes die betriebswirtschaftliche Aufwands- und Ertragssituation (infrastrukturseitig und für die Absatzgesellschaften) sowie den kurz- und mittelfristigen Investitionsbedarf zur Aufrechterhaltung bzw. Schaffung eines attraktiven, kundenorientierten Betriebs zu klären (TZ 11, 12),
- das Verkehrsaufkommen/Verkehrsleistung im Personen- und im Güterverkehr auf den einzelnen Strecken – unter Bedachtnahme auf ein weiteres Potenzial der Strecke bei allfälliger Attraktivierung – transparent zu machen (TZ 19) sowie die sachliche Basis für die Abschätzung der verkehrspolitischen Tragweite von Netzeinschränkungen zu vertiefen,
- die Bedeutung der jeweiligen Strecke für die Funktionsfähigkeit des Netzes (Bedeutung als Ausweichstrecke oder Verbindungsstrecke) offenzulegen und

auf dieser Basis eine Entscheidung über die Einstellung/Abgabe von Strecken bzw. deren Weiterbetrieb/Attraktivierung zu treffen (TZ 3).

9.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG seien die genannten Kriterien im Rahmen des Konzernprojekts Flächenpräsenz als Beurteilungskriterien herangezogen worden. Die Ergebnisse fänden sich im Zielnetz 2025+ wieder und würden die Basis für zukünftige Beschlüsse zur Einstellung/Abgabe von Strecken bilden.*

9.4 Nach Ansicht des RH (TZ 18, 19) wandte die ÖBB-Unternehmensgruppe bei der Bewertung der einzelnen Nebenbahn-Strecken grundsätzlich zweckmäßige Beurteilungskriterien an und war bemüht, eine objektive Datenbasis als Entscheidungsgrundlage zusammenzustellen. Der RH hatte jedoch beanstandet, dass die systematische Anwendung der Beurteilungskriterien auf die betrachteten Strecken nicht durchgängig dokumentiert war. In diesem Zusammenhang merkt er an, dass auch das nunmehr beschlossene Zielnetzpapier keine Erläuterungen (betreffend Bedeutung der Strecke für die Funktionsfähigkeit

Nebenbahnnetz – Verkehrsaufkommen, Kosten und Zuschussbedarf

des Netzes, Fahrgastzahlen, Potenzialabschätzungen, Investitionsbedarf) zu den Strecken, deren weitere Entwicklung überprüft werden soll, enthält.

Kosten der Nebenbahnen

Controlling

10.1 In der ÖBB-Infrastruktur AG bestanden für die Bereiche Betrieb, Wartung und Instandsetzung einerseits sowie die Bereiche Reinvestition und Erneuerung andererseits jeweils spezifische Controlling-Systeme, die sich hinsichtlich der Erfassungssystematik und der Abgrenzung der Strecken unterschieden.³

Die Absatzgesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) verfügten ebenfalls über unabhängige und mit den übrigen Konzerndaten weitgehend inkompatible Datenstrukturen.

Eine systematisierte Zusammenführung und automatisierte Auswertung der Daten für einzelne Strecken oder Streckenkategorien hinsichtlich gefahrener Kilometer, Betriebsaufwand, Erträge aus Infrastrukturbenutzungsentgelt und Zuschüssen sowie Infrastrukturinvestitionen war damit nicht möglich. Zur Generierung von Gesamtaussagen mussten in den Einzelsystemen vorhandene Kenndaten erst aufwendig zusammengeführt werden.

10.2 Der RH hielt fest, dass Kenndaten zwar in einzelnen Datenerfassungssystemen vorlagen, wichtige steuerungsrelevante Informationen für das ÖBB-Management jedoch nicht unmittelbar abrufbar waren. Zusammenfassende Aussagen über die Verkehrsleistung, Ertrags- und Kostensituation einzelner Strecken bzw. Streckenkategorien waren nur mit hohem Aufwand und mit systembedingten Unschärfen möglich.

Der RH empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG und den übrigen Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe, im Sinne von Transparenz und effizienten Steuerungsmöglichkeiten ein Unternehmens-Controlling einzurichten, das

- die Zurechnung der Infrastrukturaufwendungen für Betrieb/Bereitstellung, Instandhaltung (einschließlich Inspektion und Wartung), Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen zu – nach einheitlichen Grundsätzen definierten – Streckenabschnitten erlaubt sowie

³ Die ehemalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ehemalige ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG verschmolzen gemäß BGBl. I Nr. 95/2009 rückwirkend mit 1. Jänner 2009 zu einer gemeinsamen ÖBB-Infrastruktur AG. Die nunmehrige ÖBB-Infrastruktur AG setzte zur Zeit der Geburgsüberprüfung (Mai und Juni 2010) nach wie vor getrennte Controlling-Systeme ein.

- eine Verschränkung der Informationen über Aufwände, Erträge (Infrastrukturbenutzungsentgelt, Tarifeinnahmen und Zuschüsse) und Verkehrsleistungen erleichtert.

Weiters wäre die Wahl der controllingrelevanten Streckenabschnitte auch mit den Absatzgesellschaften der Unternehmensgruppe abzustimmen, um im Bedarfsfall eine Zusammenführung der Daten zu erleichtern.

10.3 Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei durch die Zusammenführung der beiden Infrastruktur-Gesellschaften zur ÖBB-Infrastruktur AG die Basis für den Aufbau eines Anlageninformationssystems sowie einer gemeinsamen Strecken- und Anlagenerfolgsrechnung geschaffen worden. Die Weiterentwicklung der bestehenden Instrumente zu einem integrierten System habe 2010 begonnen und werde 2011 fortgesetzt.

Infrastruktur-Kosten **11.1** Der RH führte die Daten aus den unterschiedlichen Controllingsystemen (TZ 10) zusammen und erstellte eine näherungsweise Zurechnung der Infrastrukturkosten zu den einzelnen Streckenkategorien:

Tabelle 2: Infrastrukturaufwand je Streckenkategorie				
	Gesamtnetz	Hauptbahnen	Nebenbahnen	Nebenbahn- Ergänzungsnetz
Streckenlänge	in km			
	5.759	2.699	3.060	1.975
	in % des Gesamtnetzes			
	100	47	53	34
Betriebsaufwand ¹ im Jahr 2009	in Mill. EUR			
	1.409	1.084	325	97,2
	in %			
	100	77	23	7
durchschnittliche jährliche Investitionen der Jahre 2005 bis 2009	in Mill. EUR			
	1.873	1.722	151	31,3
	in %			
	100	92	8	2

¹ Betriebsaufwand in der Systematik der ehemaligen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG: direkt zuordenbare Kosten (z.B. Löhne, Gehälter, Material und Betriebsmittel) plus die über Umlagen (Hilfs- und Nebenkostenstellen) den Nebenbahnen zuordenbaren Aufwendungen

Nebenbahnnetz – Verkehrsaufkommen, Kosten und Zuschussbedarf

Die Tabelle zeigt, dass das – die Hälfte des ÖBB-Streckennetzes bildende – Nebenbahnnetz etwa ein Viertel (23 %) des jährlichen Betriebsaufwands für Bereitstellung und Instandhaltung von Infrastruktur verursachte und durchschnittlich 8 % der jährlichen Infrastrukturinvestitionen in Anspruch nahm (vor allem Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen).

Betrachtet man nur das Nebenbahn-Ergänzungsnetz (34 % des Streckennetzes) – und damit die tendenziell am schwächsten ausgelasteten Strecken des ÖBB-Streckennetzes – zeigt sich, dass in dieses 7 % des Infrastrukturbetriebsaufwands (97,2 Mill. EUR im Jahr 2009) und durchschnittlich 2 % der Infrastrukturinvestitionen flossen (durchschnittlich 31,3 Mill. EUR pro Jahr für den Zeitraum 2005 bis 2009).

Hinsichtlich der erforderlichen Investitionen in das Nebenbahn-Ergänzungsnetz ist zu beachten, dass die Investitionen der vergangenen Jahre nicht den künftigen Investitionsbedarf widerspiegeln: Die ÖBB-Holding AG ermittelte im Rahmen des Projekts Flächenpräsenz den Investitionsbedarf (im Wesentlichen) des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes und ging von einem Investitionsbedarf für anstehende Ersatzinvestitionen von jährlich rd. 84,5 Mill. EUR aus. Dieser Betrag entsprach mehr als dem Doppelten der bisherigen jährlichen Infrastrukturinvestitionen in das Nebenbahn-Ergänzungsnetz.

- 11.2** Der RH hielt fest, dass die Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes einen infrastrukturseitigen Betriebsaufwand in einer Größenordnung von jährlich etwa 97 Mill. EUR verursachten. Weiters war absehbar, dass eine angemessene Erhaltung dieser Strecken in Zukunft deutlich höhere Investitionen erfordern würde (rd. 84,5 Mill. EUR pro Jahr) als in den vergangenen Jahren getätigt wurden. Im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes (TZ 13) erachtete der RH eine Entscheidung der ÖBB-Unternehmensgruppe und des BMVIT über die Frage, für welche Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes ein Weiterbetrieb nicht zweckmäßig ist, für unabdingbar.

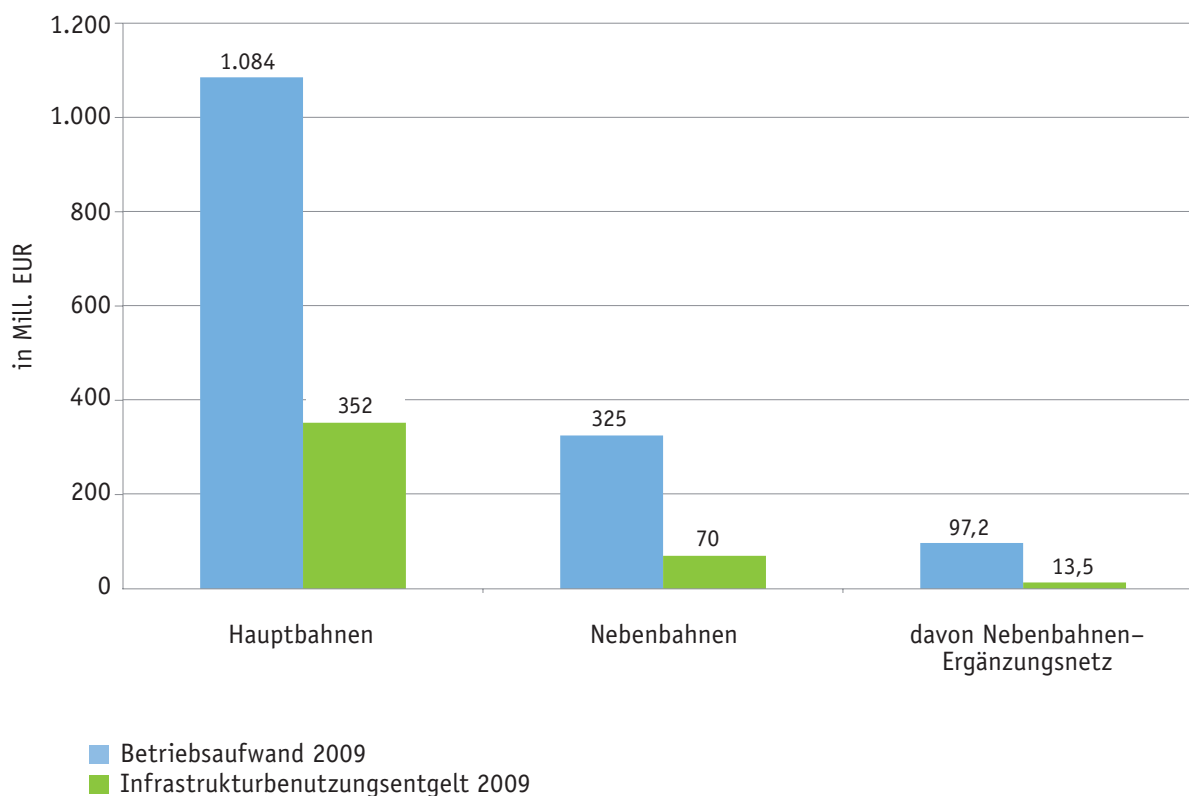
Kostendeckungsgrad
(Infrastruktur-
Betrieb)

- 12.1** Ein vom RH auf Basis einer Zusammenführung verschiedener Datenquellen angestellter Vergleich des Betriebsaufwands für Bereitstellung und Instandhaltung mit den Einnahmen aus der Benutzung der Infrastruktur (Infrastrukturbenutzungsentgelt) machte deutlich, dass der Kostendeckungsgrad im Nebenbahn-Ergänzungsnetz (rd. 14 %) deutlich unter dem des Gesamtnetzes (rd. 30 %) liegt.

Tabelle 3: Kostendeckungsgrade Infrastruktur–Betrieb je Streckenkategorie

Streckenkategorie	Kostendeckungsgrad Infrastruktur Betrieb Jahr 2009
	in %
Hauptbahnen	32
Nebenbahnen	21
Nebenbahn–Ergänzungsnetz	14
Gesamtstreckennetz	30

Der Zuschussbedarf (Unterdeckung – ohne Berücksichtigung des Bundeszuschusses) lag im Nebenbahn–Ergänzungsnetz bei rd. 84 Mill. EUR im Jahr.

Abbildung 4: Infrastrukturaufwand und Infrastrukturbenutzungsentgelt je Streckenkategorie


Nebenbahnnetz – Verkehrsaufkommen, Kosten und Zuschussbedarf

12.2 Der Betriebsaufwand des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes war nur zu einem sehr geringen Teil durch Einnahmen aus der Benutzung der Infrastruktur (Infrastrukturbenutzungsentgelt) gedeckt. Die prozentuell sehr niedrigen Kostendeckungsgrade im Nebenbahn-Ergänzungsnetz reflektierten die geringe Auslastung dieser Strecken.

Zuschüsse der öffentlichen Hand

13.1 Bund und – in geringem Ausmaß⁴ auch – Länder finanzierten den Bahnverkehr mit 2,08 Mrd. EUR jährlich (bezogen auf 2009)⁵. Im Rahmen der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung befasste sich der RH mit der Frage, welcher Anteil an Zuschüssen der öffentlichen Hand auf das Nebenbahnnetz bzw. die besonders schwach ausgelasteten Strecken des ÖBB-Streckennetzes entfiel. Die Zurechnung der öffentlichen Mittel auf Nebenbahnstrecken erfolgte auf Basis von Schätzungen der ÖBB-Unternehmensgruppe und Näherungsrechnungen auf Basis der im Rahmen des Projekts Flächenpräsenz erhobenen Daten.

⁴ Die Länderzuschüsse machten nur rd. 8 % der Zuschüsse der öffentlichen Hand zum ÖBB-Gesamtstreckennetz aus.

⁵ ohne Pensionszuschüsse

Tabelle 4: Finanzierung des ÖBB-Bahnverkehrs durch Bund und Länder

Zuschüsse/Bestellungen Bund und Länder im Jahr 2009	für Gesamtstrecken- netz in Mill. EUR¹	Anteil für Neben- bahnstrecken in %²	Anteil für Strecken des Projekts Flächenpräsenz in %³
Bund:			
Zuschüsse des Bundes für Bereitstellung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur ⁴	1.029,6	25	12
Bund:			
Zuschüsse des Bundes zu Schieneninfrastruktur-Investitionen ⁵	222,0	7	nicht behandelt ⁶
Bund:			
Bestellung von Schienenpersonenverkehr durch den Bund (gemeinwirtschaftliche Leistungen Personenverkehr)	532,0	32	6
Bund:			
Förderung von Güterverkehr auf der Schiene durch den Bund (gemeinwirtschaftliche Leistungen Güterverkehr)	101,5	gering	nicht behandelt
Bund:			
Finanzierung der Lehrlings- und Schülerfreifahrten aus dem Familienlastenausgleichsfonds	rd. 30,0	23	nicht behandelt
Länder:			
Kostenbeiträge der Länder für Schieneninfrastruktur	49,7	20	nicht behandelt
Länder:			
Bestellung von Schienenpersonenverkehr durch die Länder (Verkehrsdiensteverträge)	114,0	58	16
SUMME/Anteile insgesamt	2.078,8	25	rd. 9⁷ (Näherungswert)
Bezug	Gesamtstreckennetz	Nebenbahnstrecken	Strecken des Projekts Flächenpräsenz
		in km	
Streckenlänge	5.759	3.060	1.755
		in %	
Anteil Streckenlänge	100	53	30

1 Werte lt. ÖBB-Holding AG-Geschäftsbericht 2009

2 geschätzt von der ÖBB-Unternehmensgruppe im Zuge der Gebarungsüberprüfung

3 Erhoben von der ÖBB-Unternehmensgruppe im Zuge des Projekts Flächenpräsenz. Spiegelt im Wesentlichen das Nebenbahn-Ergänzungsnetz wider (89 % des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes betrachtet).

4 Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz i.d.F. vor der Novelle BGBl. I Nr. 95/2009

5 Zuschuss gemäß § 43 Bundesbahngesetz i.d.F. vor der Novelle BGBl. I Nr. 95/2009

6 Näherungsweise kann von einem Anteil am Zuschuss von 1,5 % ausgegangen werden.

7 Für die im Projekt Flächenpräsenz nicht erfassten Rubriken wurden vom RH Schätzwerte unter Berücksichtigung aller im Zuge der Gebarungsüberprüfung erhobenen Daten herangezogen.

Nebenbahnnetz – Verkehrsaufkommen, Kosten und Zuschussbedarf

Die Tabelle zeigt, dass auf das – die Hälfte des ÖBB-Streckennetzes bildende – Nebenbahnnetz etwa ein Viertel der Zuschüsse der öffentlichen Hand entfiel. Betrachtet man die Strecken des Projekts Flächenpräsenz (30 % des Gesamtstreckennetzes – tendenziell die am schwächsten ausgelasteten Strecken), so ist festzustellen, dass auf diese größenordnungsmäßig 9 % der Zuschüsse entfielen.

Die Zuschüsse zur ÖBB-Schieneninfrastruktur und die Finanzierung von ÖBB-Schienenverkehrsleistungen erfolgten zum weitaus überwiegenden Teil durch den Bund (für die Nebenbahnen zu etwa 86 %). Bei der Nebenbahninfrastruktur lag der Finanzierungsanteil des Bundes bei über 96 %.⁶

Tabelle 5: Bund–Länder–Anteile an der Finanzierung des ÖBB–Bahnverkehrs		
Zuschüsse/Bestellungen (Infrastruktur und Absatzbereich)	Anteil Finanzierung Gesamtstreckennetz	Anteil Finanzierung Nebenbahnstrecken
	in %	
durch Bund	92	86
durch Länder	8	14

Für die Frage, welche Zuschussnotwendigkeiten mit dem Rückzug der ÖBB-Infrastruktur AG von Strecken wegfallen könnten und damit welche Einsparungspotenziale sich für die öffentliche Hand ergäben, war Folgendes zu beachten:

- Keine automatische Reduktion des Zuschussbedarfs durch bloße Eigentumsübertragung

Die Änderung des Eigentümers der Eisenbahninfrastruktur (z.B. Eigentumsübertragung an die Länder – TZ 23, 24) führt in der Regel zu einer stärkeren Beteiligung der Länder an der Finanzierung, jedoch noch nicht zu einer Verringerung des Zuschussbedarfs der öffentlichen Hand insgesamt.

⁶ Die Hauptverantwortung des Bundes zur Finanzierung der ÖBB-Unternehmensgruppe ergibt sich aus § 42 Bundesbahngesetz.

- Kosten für Alternativangebote an öffentlichem Verkehr

Die Einstellung einer Nebenbahn erfordert unter Umständen den Ausbau eines alternativen Angebots (z.B. Einrichtung oder Ausbau eines Busverkehrs). Der Zuschuss-Finanzierungsbedarf aus öffentlichen Mitteln wird für diese allerdings in der Regel geringer sein als für einen Bahnbetrieb (TZ 14).

- Kostenremanenz

Mit dem Wegfall einer Strecke fallen nicht automatisch alle ihr zugeordneten Kosten weg (Overheadkosten, Fixkostenanteile). Es war daher davon auszugehen, dass sich bei Wegfall von Strecken der Zuschussbedarf nicht in dem vollen Ausmaß der in der Tabelle 4 ausgewiesenen Anteile reduziert.

- 13.2** Wenn auch eine exakte Zurechnung von Kosten (TZ 11) und Zuschüssen zum Nebenbahn-Ergänzungsnetz nicht möglich war, kann doch davon ausgegangen werden, dass alleine die Infrastruktur des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes mit öffentlichen Mitteln in der Größenordnung von über 100 Mill. EUR pro Jahr finanziert wurde; dies zum weit aus überwiegenden Teil aus Mitteln des Bundes.

Vor dem Hintergrund der Hinweise, dass für einen Teil der Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes kein ausreichendes Potenzial an Personenverkehr- und Güterverkehrsnachfrage bestand (TZ 9), war aus Sicht des RH der hohe Mitteleinsatz jedenfalls nicht für alle zur Zeit der Gebarungsüberprüfung betriebenen Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes durch Kundennutzen und verkehrspolitische Wirksamkeit gerechtfertigt.

Im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes empfahl der RH der ÖBB-Unternehmensgruppe und dem BMVIT, eine Entscheidung zu treffen, für welche Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes ein Weiterbetrieb nicht zweckmäßig ist (TZ 9, 19, 20).

Systemvorteile/–nachteile Bahn

- 14.1** Der RH setzte sich im Rahmen der Gebarungsüberprüfung auch mit der Frage auseinander, unter welchen Rahmenbedingungen (potenzielle Fahrgäste bzw. Transportmengen) die Systemvorteile der Bahn zum Tragen kommen und daher ein Bahnangebot aus verkehrspolitischer, umweltbezogener sowie volkswirtschaftlicher Sicht zweckmäßig erscheint. Sowohl aus der verkehrswissenschaftlichen Literatur als auch aus Untersuchungen und Studien des BMVIT sowie der ÖBB-Unternehmensgruppe waren folgende Faktoren ableitbar:

Tabelle 6: Systemvorteile/–nachteile Bahn versus Bus im Personenverkehr

Bahn	Bus
Systemeigenschaften	
linienbezogenes Verkehrsmittel zur Beförderung vieler Personen zwischen Ballungsräumen oder in dicht besiedelten Regionen	flächenbezogenes Verkehrsmittel zur feinmaschigen Erschließung der Fläche in ländlichen Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte
Kapazität	
hohe Kapazität (80 bis 1.100 Sitzplätze je Zug)	geringe Kapazität (max. 50 bzw. 90 Sitzplätze je Bus)
Kosten	
hohe Kosten für Bahninfrastruktur; diese werden über das Infrastrukturbenutzungsentgelt teilweise auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen umgelegt	wenn Straßen noch nicht an der Kapazitätsgrenze: geringe Grenzkosten für Straßeninfrastruktur, weil auch andere Verkehrsteilnehmer die Straße benutzen; Vorteil für Verkehrsunternehmungen: die Infrastrukturkosten des niederrangigen Verkehrsnetzes werden nicht direkt den Verkehrsteilnehmern überbunden
hohe Anschaffungskosten für Wagenmaterial (etwa das Sechsbis Zehnfache der Anschaffungskosten eines Busses)	Anschaffungskosten für Busse wesentlich geringer als für Züge
damit höhere durchschnittliche Kosten je km im Zugverkehr (Durchschnitt: rd. 12 EUR je Zug-km der ÖBB-Personenverkehr-AG; im Nebenbahn-Ergänzungsnetz: ab 6 EUR je Zug-km)	damit geringere Kosten je km im Busverkehr (rd. 3 EUR je Bus-km der ÖBB-Postbus GmbH)
Komfort	
tendenziell höherer Fahrkomfort durch die schienengebundene Führung und dadurch kürzer empfundene Fahrzeiten als beim Bus	tendenziell niedrigerer Fahrkomfort und dadurch um bis zu 26 % länger empfundene Fahrzeiten als bei der Bahn
auf Nebenbahnen mitunter kein Zugbegleiter	Lenker ist direkter Ansprechpartner für Informationen, gibt Sicherheitsgefühl
Reisezeiten/Versorgungssicherheit/Zuverlässigkeit	
in der Regel längere Zugangswege (Bahnhöfe bisweilen dezentral gelegen), die sich im Nahverkehr in längeren Gesamtwegzeiten niederschlagen	in der Regel direktere Anbindung von Ortszentren und damit kürzere Zugangswege
geringe Beeinträchtigungen durch andere Verkehrsmittel	anfällig für Verspätungen durch Stau auf der Straße
bei Störung/Sperre der Gleise liegt Verkehr auf der Bahn lahm	Bus flexibler bei Störungen (Alternativroute)
Umweltfreundlichkeit	
bei entsprechender Mindestauslastung umweltfreundliches Verkehrsmittel, geringerer Energieverbrauch und geringere Emissionen (insbesondere bei Elektro-Antrieb)	bei geringer Anzahl an beförderten Personen umweltfreundlicher als Dieselzug (CO ₂ Emissionen eines Dieselzugs je km etwa 4,7 Mal höher als jene eines Linienbusses)

Systemvorteile/–nachteile Bahn

Tabelle 7: Systemvorteile/–nachteile Bahn versus LKW im Güterverkehr	
Systemeigenschaften Bahn	
linienbezogenes Verkehrsmittel zur Beförderung großer/schwerer Gütermengen über große Distanzen	
Kapazität	
hohe Kapazität	
Kosten/Preise	
bei kleinen Gütermengen (Einzelwagenverkehr) höhere Kosten als LKW; bei großen Gütermengen/schweren Gütern (Ganzzüge ¹) über große Distanzen geringere Kosten	
Komfort/Logistikanforderungen	
beim LKW direkter Tür zu Tür-Transport – logistischer Aufwand damit gering; direkte Anbindung von Betrieben an das öffentliche Schienennetz über Anschlussbahnen; bei multi-modaler Anbindung (Verbindung LKW–Schiene) höherer logistischer Aufwand	
Umweltfreundlichkeit	
Bezogen auf die Umweltfreundlichkeit ist die Bahn im Allgemeinen (selbst dieselbetriebene Züge) dem LKW weit überlegen. Ein Fernverkehrs–LKW verursacht einen etwa fünf Mal höheren CO ₂ –Ausstoß je transportierter Tonne als ein dieselbetriebener Zug.	

¹ Beladung des gesamten Zugs durch ein Unternehmen

14.2 Der RH hielt fest, dass die klaren Systemvorteile der Bahn in ihrer hohen Kapazität, also

- bei hohem Fahrgastaufkommen (Verbindung von Ballungszentren, Beförderung entlang von Hauptverkehrsachsen) und
- im Transport von großen bzw. schweren Gütermengen insbesondere über größere Entfernungen

liegen.

Für die Erschließung von schwach besiedelten oder stark zersiedelten Räumen, d.h. bei geringem Fahrgastpotenzial ist der Bus der Bahn sowohl aus Kostengesichtspunkten aber auch bei umweltbezogener Betrachtung vorzuziehen. Für den Güterverkehr deutete allerdings eine Studie des BMVIT darauf hin, dass unter Umweltgesichtspunkten in der Regel selbst dieselbetriebene Bahnen im Güterverkehr – aufgrund der geringeren Schadstoff- und CO₂-Emissionen – gegenüber dem Straßentransport Vorteile boten.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG (im Zuge des Projekts Zielnetz – TZ 17) entwickelten Kriterien für Personenverkehr (Potenzial von 2.000 Fahrgästen pro Tag) und Güterverkehr (Potenzial von 250.000 Gesamtbruttotonnen pro Jahr) erwiesen sich vor diesem Hintergrund als zweckmäßige Maßstäbe, um in einer Erstanalyse zu klären, für welche Strecken ein Weiterbetrieb durch die ÖBB-Infrastruktur AG gerechtfertigt ist.

Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB-Unternehmensgruppe

Strategieprojekte der ÖBB-Unternehmensgruppe

Überblick

15 Die ÖBB-Unternehmensgruppe führte in den Jahren 2005 bis 2010 drei – teilweise parallellaufende – Projekte, die sich (auch) mit der Frage der Zukunft der Nebenbahnen befassten:

- Projekt Regionalbahnkonzept (Projekt der ÖBB-Holding AG),
- Projekt Zielnetz (zunächst Projekt der ÖBB-Holding AG; ab 2008 Projekt der ÖBB-Infrastruktur AG) und
- Projekt Flächenpräsenz (Projekt der ÖBB-Holding AG).

Projekt Regionalbahnkonzept

16.1 In einem Memorandum vom Februar 2005 kamen der damalige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der damalige Bundesminister für Finanzen sowie der Vorstand der ÖBB-Holding AG überein, bis Ende September 2005 ein Konzept für eine Nebenbahnreform auszuarbeiten. Dieses Konzept sollte insbesondere auf eine effiziente Erbringung des öffentlichen Nahverkehrs („unter Einbindung des Postbusses“) und auf eine verstärkte regionale Verantwortung abzielen. Hauptziele waren, eine klare strategische Ausrichtung festzulegen und ein jährliches Einsparungspotenzial von zumindest 20 Mill. EUR zu generieren.

Nachdem das erste bis September 2005 ausgearbeitete „Regionalbahnkonzept 2005“ nicht auf die Zustimmung des damaligen Vorstands der ÖBB-Holding traf, veranlasste die ÖBB-Holding AG im Frühjahr 2006 die Weiterentwicklung des Konzepts unter Einbindung der beiden damaligen ÖBB-Infrastruktur AG, der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG. In Arbeitsgruppen wirkten weiters Vertreter des BMVIT, des BMF und der Länder mit.

Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB–Unternehmensgruppe

Im Juni 2008 legte der Projektleiter den Projektabschlussbericht vor, der die Regionalbahnstrecken kategorisierte und für 569 km eine Abgabe bzw. Einstellung empfahl:

Tabelle 8: Ergebnisse des Regionalbahnkonzepts			
Kategorie	Streckenlänge	Streckenbeschreibung	vorgeschlagene Maßnahmen
Z–Strecken	254 km	schon derzeit unbefahrene Strecken oder Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> • Antrag auf dauernde Einstellung des Betriebs • Entwicklung von Nachnutzungskonzepten
Y–Strecken	315 km	Schmalspurbahnen	<ul style="list-style-type: none"> • gesamthafte Übergabe an Nachfolgebetreiber
W–Strecken	1.668 km	Strecken, die Attraktivierungsmaßnahmen erfordern – unter Umständen auch durch Busverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung gesamthafter Mobilitätskonzepte • Optimierung der Anschlussverbindungen • Produktivitätssteigerungen durch intensive Maßnahmen

Weiters hielt der Projektabschlussbericht fest, dass

- die wesentlichen Stellhebel hinsichtlich möglicher Einsparungen primär innerhalb der Infrastrukturbereiche und nicht in den Absatzbereichen lagen,
- das im Memorandum vom Februar 2005 angepeilte Ziel, zumindest 20 Mill. EUR pro Jahr einzusparen, nur unter Berücksichtigung zukünftig notwendiger Instandsetzungs- und Erneuerungsinvestitionen möglich wäre und
- die Ergebniswirkungen innerhalb der ÖBB–Unternehmensgruppe – insbesondere bei der Abtretung von Strecken an die Länder – nicht mit den Ergebniswirkungen für die Republik Österreich gleichzusetzen wären.

Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB–Holding AG sowie der ÖBB–Infrastruktur AG genehmigten das Regionalbahnkonzept im Juni und Juli 2008. Konkrete Umsetzungsschritte wurden nicht beschlossen.

- 16.2** Der RH anerkannte die mit dem Regionalbahnkonzept erfolgte, systematische und auch kostenmäßige Analyse der ÖBB–Strecken mit schwachem Verkehrsaufkommen.

Der RH kritisierte, dass das Regionalbahnkonzept zwar in den Vorstands- und Aufsichtsratssitzungen der ÖBB–Holding AG und der ÖBB–Infrastruktur AG genehmigt worden war, die Gremien jedoch keine konkreten weiteren Maßnahmen, wie etwa Aussagen zur Aufnahme von Verhandlungen mit Bundesländern oder zur Einleitung von Attraktivierungsmaßnahmen, beschlossen hatten.

Projekte Zielnetz und Flächenpräsenz

Start Projekt Zielnetz

17.1 Im März 2007 beauftragte der Vorstand der ÖBB–Holding AG die Erarbeitung eines Zielnetzes⁷. Im März 2008 legte der Projektleiter den Projekt–Abschlussbericht vor, in dem keine Aussagen über die Einstellung oder Abtretung von Strecken getroffen wurden.

In der Folge übernahm die ÖBB–Infrastruktur AG dieses Projekt und führte es unter derselben Projektleitung weiter (Projekttitel: Zielnetz 2025+). Ein schriftlicher Projektauftrag lag nicht vor. Neben der Klärung der Ausbaubedürfnisse war eines der Ziele des Projekts, jene Strecken zu identifizieren, auf denen keine „systemadäquate Nachfrage“ (d.h. eine für einen Bahnbetrieb zu geringe Nachfrage) bestand, und zu klären, welche Nebenbahnstrecken eingestellt bzw. abgegeben werden sollen. Im Projekt arbeiteten neben ÖBB–Mitarbeitern auch Vertreter des BMVIT, des BMF und der SCHIG mit.

Das Projektteam entwickelte unter Bedachtnahme auf den Systemvorteil der Bahn als Massentransportmittel und unter betriebstechnischen Gesichtspunkten (Berücksichtigung von Fahrzeug- und Streckenkapazität, Fahrtenhäufigkeit, Taktverkehr) folgende zwei Hauptkriterien eines systemadäquaten Bahnverkehrs:

- Personenverkehr: Potenzial von mehr als 2.000 Reisenden pro Tag (1.000 Reisende je Richtung) und
- Güterverkehr: Potenzial von mehr als 250.000 Gesamtbruttotonnen pro Jahr.

Die Kriterien wurden jeweils für den Personen- und den Güterverkehr in getrennten Prozessen auf in Diskussion stehende Strecken angewandt. Eine zusammenfassende Liste, die für die einzelnen Strecken (jeweils für Personen- und für Güterverkehr) die Ist–Aufkommen und die Potenziale darstellt sowie aufgrund eines Filterprozesses klar aus-

⁷ Die gegenständliche Gebarungüberprüfung setzte sich nur mit dem Teil des Projekts, der die Frage der Ausphasung von Strecken betraf, auseinander.

Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB-Unternehmensgruppe

weist, welche Strecken des ÖBB-Streckennetzes beide Kriterien nicht erfüllten, konnte dem RH nicht vorgelegt werden.

- 17.2** Der RH anerkannte den systematischen Ansatz zur Filterung von nicht-systemadäquaten Strecken unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsaufkommens sowie von Kundenpotenzialen im Falle einer Attraktivierung von Strecken. Die Kriterien erachtete er als plausibel begründet und als zweckmäßige Maßstäbe, um in einer Erstanalyse zu klären, für welche Strecken ein Weiterbetrieb durch die ÖBB-Infrastruktur AG gerechtfertigt ist (TZ 14).

Der RH kritisierte jedoch, dass die Anwendung dieser Kriterien nicht systematisch dokumentiert war. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, in einem ersten Analyseschritt die für die Systemadäquanz von Strecken definierten Kriterien nachvollziehbar auf das gesamte Streckennetz anzuwenden.

- 17.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG seien die angeführten Kriterien auch auf das Hauptbahnnetz angewendet worden.*

- 17.4** Der RH hielt fest, dass die ÖBB-Infrastruktur AG – trotz Aufforderung – Ergebnisse einer Anwendung der Systemadäquanzkriterien auf das gesamte Streckennetz nicht vorlegen konnte.

Start Projekt Flächenpräsenz

- 18.1** Die ÖBB-Holding AG initiierte im Oktober 2008 das Projekt Flächenpräsenz. Ein schriftlicher Projektauftrag lag nicht vor. In einem Kick-off Meeting im Jänner 2009 nannte das Projektteam u.a. die Senkung von Reinvestitionskosten und Effizienzsteigerungen als Ziele des Projekts.

Das Projektteam (bestehend aus Vertretern der verschiedenen ÖBB-Unternehmen) erstellte für rd. 50 Strecken des Nebenbahn-Ergänzungsnetzes (normalspurige noch in Betrieb befindliche Strecken des Regionalbahnkonzepts und ausgewählte Strecken des Nebenbahnnetzes – 1.755 km) eine Übersicht mit einer Reihe von entscheidungsrelevanten Daten:

- beförderte Personen und Tonnen;
- Erlöse (einschließlich Infrastrukturzuschüsse und Leistungsaufträge von Bund und Ländern) sowie Kostendeckungsgrade;
- Buchwerte und künftiger Reinvestitionsbedarf.

- 18.2** Der RH anerkannte die Bemühungen der ÖBB–Holding AG, im Rahmen des Projekts Flächenpräsenz für in Diskussion stehende Strecken eine objektive Datenbasis als Entscheidungsgrundlage zusammenzustellen (Erhebung umfangreicher Daten betreffend Beförderungsdaten, Erlöse, Investitionsbedarf).

Verschränkung der Projekte Zielnetz und Flächenpräsenz

- 19.1** In einer „Expertenklausur Regionalbahnen“ im September 2009 bewerteten Vertreter der ÖBB–Holding AG, der ÖBB–Infrastruktur AG, der ÖBB–Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG die einzelnen Strecken des Projekts Flächenpräsenz unter Bedachtnahme auf

- die ersten Ergebnisse des Projekts Zielnetz,
- die Netzbedeutung der Strecken,
- den künftigen Reinvestitionsbedarf sowie
- aufrechte Verträge der Absatzgesellschaften (z.B. Verkehrsdienstverträge, Anschlussbahnverträge) und der Infrastruktur AG.

Die Expertengruppe empfahl – mit jeweils knapp gehaltenen Begründungen –, 29 Strecken kurz-, mittel- oder langfristig „auszuphasen“ (einzustellen oder abzugeben). In der Folge ergänzte die Projektgruppe diese um fünf weitere Strecken (zur langfristigen Ausphasung). Die Ergebnisse wurden der ÖBB–Holding AG, der ÖBB–Infrastruktur AG und den Absatzgesellschaften im November 2009 in einem Managementmeeting präsentiert.

Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aktuelle Zielnetzunterlage qualifizierte insgesamt 1.345 km ÖBB–Strecken als nicht systemadäquat (das waren die Ausphasungsstrecken aus dem Projekt Flächenpräsenz zuzüglich der in der Grundsatzvereinbarung dem Land Niederösterreich übertragenen Strecken).

- 19.2** Der RH hielt fest, dass eine Tendenz der ÖBB–Unternehmensgruppe zum Rückzug von zunehmend mehr Strecken des Nebenbahnnetzes erkennbar war: Während die Endversion des Regionalbahnkonzepts aus dem Jahr 2008 noch die Abgabe von 569 km Strecke vorsah, wurden in der aktuellen Zielnetzunterlage 1.345 km Strecke als nicht systemadäquat bezeichnet.

Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB–Unternehmensgruppe

Der RH anerkannte, dass die ÖBB–Unternehmensgruppe bei der Bewertung der einzelnen Strecken grundsätzlich zweckmäßige Beurteilungskriterien anwandte. Er kritisierte jedoch, dass die Anwendung der Beurteilungskriterien auf die betrachteten Strecken nicht durchgängig dokumentiert war und insbesondere eine systematische Anwendung der Zielnetz Kriterien (Fahrgast– und Güterverkehrspotenziale) als Basis für die Empfehlung zur Ausphasung der Strecken nicht nachvollziehbar war.

Der RH empfahl dem BMVIT, der ÖBB–Infrastruktur AG und den übrigen Gesellschaften der ÖBB–Unternehmensgruppe, in Fortführung der bisherigen Bemühungen insbesondere folgende Kriterien für die Frage der Einstellung/Abgabe bzw. Beibehaltung von ÖBB–Strecken heranzuziehen:

- Verkehrsaufkommen/Verkehrsleistung im Personen– und im Güterverkehr auf den einzelnen Strecken unter Bedachtnahme auf ein weiteres Potenzial der Strecke bei allfälliger Attraktivierung:
 - potenzielles Verkehrsaufkommen an Fahrgästen/Personenkilometer;
 - potenzielles Verkehrsaufkommen an beförderten Gütern/Tonnenkilometer;
- Bedeutung der jeweiligen Strecke für die Funktionsfähigkeit des Netzes (Bedeutung als Ausweichstrecke oder Verbindungsstrecke),
- betriebswirtschaftliche Aufwands– und Ertragssituation (infrastrukturseitig und für die Absatzgesellschaften) der jeweiligen Strecke sowie
- kurz– und mittelfristiger Investitionsbedarf zur Aufrechterhaltung bzw. Schaffung eines attraktiven, kundenorientierten Betriebs auf der jeweiligen Strecke.

Der RH empfahl weiters, die Gründe für die Entscheidung zur Einstellung/Abgabe einzelner Strecken transparent zu dokumentieren.

19.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB–Infrastruktur AG würden die genannten Kriterien im Rahmen des Konzernprojekts Flächenpräsenz als Beurteilungskriterien herangezogen. Die Ergebnisse fänden sich im Zielnetz 2025+ wieder und würden die Basis für zukünftige Beschlüsse zur Einstellung/Abgabe von Strecken bilden. Die Dokumentation der Anwendung der Kriterien erfolge im Rahmen eines Berichts an den Vorstand*

der ÖBB–Infrastruktur AG, eines Vorstandsbeschlusses und unter Einbeziehung des Aufsichtsrates der ÖBB–Infrastruktur AG.

Grundsätzlich merke die ÖBB–Unternehmensgruppe an, dass Transparenz (Detailunterlagen) die Verhandlungsposition des ÖBB–Konzerns und des Bundes gegenüber den Partnern schwächen könnte.

- 19.4** Der RH erachtete eine sorgfältige und transparente Dokumentation der Anwendung aller Ausphasungskriterien (in Form eines Berichts) als Basis für die Entscheidungsfindung in den Leitungsorganen für unabdingbar.

Entscheidungsfindung in den Gremien

- 20.1** Im Dezember 2009 genehmigten der Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB–Infrastruktur AG den Entwurf zum Zielnetz als Grundlage zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem BMVIT. Den Beschlüssen lag eine Präsentationsbeilage zugrunde, die vorsah, keine weiteren Investitionen in Strecken ohne systemadäquate Nachfrage zu tätigen, jedoch keine Liste der auszuphasenden Strecken enthielt.

Am 15. März 2010 übermittelte der Vorstandssprecher der ÖBB–Infrastruktur AG dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den von der Projektgruppe erarbeiteten Zielnetzvorschlag mit dem Ersuchen um Zustimmung bzw. um Anregungen und Ergänzungen, um eine finale Abstimmung herbeiführen zu können. Entsprechend der Beschlussfassung in der ÖBB–Infrastruktur AG enthielt der Zielnetzvorschlag keine Liste der auszuphasenden Strecken.

Im Antwortschreiben vom 29. April 2010 beurteilte der Bundesminister das Papier als geeignete Grundlage für den weiteren Abstimmungsprozess, kündigte jedoch an, dass eine formelle Zustimmung erst nach Abschluss des laufenden Evaluierungsprozesses im Zusammenhang mit der beabsichtigten Budgetkonsolidierung gegeben werden könne.

- 20.2** Der RH kritisierte, dass sich die ÖBB–Unternehmensgruppe zwar seit Anfang 2009 mit der Frage der Systemadäquanz von Nebenbahnstrecken auseinandersetzte, jedoch auch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine grundsätzlichen Beschlüsse der verantwortlichen Gremien zur Frage der Beibehaltung bzw. Einstellung/Abgabe von schwach ausgelasteten Strecken vorlagen.

Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB–Unternehmensgruppe

Er kritisierte weiters, dass der Zielnetzentwurf der ÖBB–Infrastruktur AG keine Liste der auszuphasenden Strecken enthielt und damit nicht klarstellte, welche Bedeutung Nebenbahnen in Zukunft zukommen soll (d.h. in welche Strecken zu investieren wäre und welche einzustellen oder abzugeben wären).

Um einen effizienten Mitteleinsatz sicherzustellen, empfahl der RH dem BMVIT und der ÖBB–Infrastruktur AG, im Rahmen der Zielnetzvereinbarung eine Entscheidung über die Einstellung/Abgabe von Strecken bzw. deren Weiterbetrieb/Attraktivierung zu treffen (TZ 3, 9, 11, 13).

20.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB–Infrastruktur AG sei der Empfehlung des RH dahingehend Rechnung getragen worden, dass in die an das BMVIT übermittelte Endversion des Zielnetzentwurfs eine Listendarstellung der zu evaluierenden Strecken– bzw. Streckenteile aufgenommen worden sei.*

20.4 Der RH betonte, dass auch in der Zielnetzvereinbarung vom Februar 2011 lediglich Strecken genannt wurden, deren weitere Entwicklung erst überprüft werden soll, aber noch keine Entscheidungen zur Frage der Beibehaltung bzw. Einstellung/Abgabe von schwach ausgelasteten Strecken getroffen wurde.

Dauerhafte Einstellungen von Strecken

21.1 Folgende Strecken des ÖBB–Netzes wurden in den letzten zehn Jahren bescheidmäßig dauerhaft eingestellt:

Tabelle 9: Streckeneinstellungen (2001 bis September 2010)

Strecken	Streckenlänge in km	Datum Bescheid (dauernde Einstellung)
Rohr – Bad Hall (OÖ)	4,0	Juni 2004
Bad Pirawarth – Dobermannsdorf: Abschnitt Sulz – Nexing – Zistersdorf Stadt (NÖ)	13,0	Juni 2006
Poysdorf – Dobermannsdorf (NÖ)	20,0	Jänner 2007
Wietersdorf – Hüttenberg (Kärnten)	10,0	Februar 2007
Korneuburg – Hohenau: Abschnitt Ernstbrunn – Mistelbach – Lokalbahn (NÖ)	19,0	März 2008
Mürzzuschlag – Neuberg Ort (Steiermark)	13,0	März 2008
Lambach – Gmunden: Teilabschnitt Gmunden/Engelhof – Gmunden/Seebahnhof (OÖ)	2,0	Oktober 2008
Launsdorf – Hochosterwitz – Hüttenberg: Abschnitt km 17,8 bis 20,5 (Kärnten)	2,7	Dezember 2008
Freiland – Türnitz (NÖ)	9,0	März 2010
Göpfritz – Raabs (NÖ)	19,0	April 2010
Siebenbrunn – Leopoldsdorf – Engelhartstetten (NÖ)	22,0	April 2010
Breitstetten – Orth a.d. Donau (NÖ)	6,0	April 2010
Weissenbach – Neuhaus – Hainfeld (NÖ)	25,0	April 2010
Mank – Wieselburg (NÖ)	19,5	September 2010
Bad Pirawarth – Gaweinstal Brünnerstraße (NÖ)	3,4	September 2010
Zellerndorf – Sigmundsherberg (NÖ)	16,8	September 2010
Bruck a.d. Leitha, Anschlussbahn – Petronell (NÖ)	4,0	September 2010
Summe 2000 bis September 2010	208,4	

Während in den Jahren 2001 bis 2006 nur zwei Strecken (rd. 17 km Strecke) dauerhaft eingestellt wurden, waren es in den vier Jahren zwischen 2007 und September 2010 insgesamt 15 Strecken mit rd. 191 km Strecke (TZ 3). Es handelte sich dabei um Strecken, die überwiegend bereits mehrere Jahre lang nicht mehr befahren wurden und für die eine öffentliche Interessentensuche für einen Nachfolgebetrieb erfolglos geblieben war.

21.2 Der Schwerpunkt der Streckeneinstellungen erfolgte im Jahr 2010 im Zusammenhang mit der Übereignung von Strecken an das Land Niederösterreich (TZ 23).

Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB-Unternehmensgruppe

Abgabe von Strecken in Salzburg

22 Nennenswerte Eigentumsübertragungen von Strecken aus dem ÖBB-Streckennetz betrafen im Jahr 2006 die Schafbergbahn und im Jahr 2008 die Pinzgauer Lokalbahn (insgesamt rd. 58,2 km Nebenbahnstrecken in Salzburg).

Abgabe von Strecken in Niederösterreich

Grundsatzvereinbarung mit dem Land Niederösterreich

23.1 Die ÖBB-Unternehmensgruppe setzte sich bereits bei Erstellung des Regionalbahnkonzeptes mit der möglichen Abgabe von ÖBB-Strecken an andere Betreiber auseinander. So erörterte der Vorstand der ÖBB-Holding AG in einer Sitzung im April 2006 den möglichen Verkauf von Nebenbahnstrecken an das Land Niederösterreich.

Seit dem Jahr 2008 gab es konkrete Verkaufsverhandlungen zwischen dem Land Niederösterreich, dem BMVIT und der ÖBB-Unternehmensgruppe. Am 14. Jänner 2010 unterzeichneten die Republik Österreich, das Land Niederösterreich und die ÖBB-Unternehmensgruppe eine „Grundsatzvereinbarung bezüglich der Übergabe von Eisenbahnstrecken an das Land Niederösterreich sowie die Finanzierung des in Niederösterreich erbrachten Schienenverkehrs“. Der Vertrag enthielt folgende, die Schieneninfrastruktur betreffende Vereinbarungen:

- Verkauf von 28 Strecken (einschließlich der zugehörigen unbeweglichen und beweglichen Anlagen und Immobilien) der ÖBB-Infrastruktur AG an das Land Niederösterreich;
- vom Land Niederösterreich zu entrichtender Kaufpreis von 15 Mill. EUR;
- einmaliger Kostenbeitrag der ÖBB-Infrastruktur AG an das Land Niederösterreich in Höhe von 72,5 Mill. EUR für zukünftige Reinvestitionsmaßnahmen;
- ÖBB-Infrastruktur AG setzt auf zwei – in ihrem Eigentum verbleibenden – Strecken (Erlaubbahn, Traisentalbahn) auf ihre Kosten jene erforderlichen Investitionsmaßnahmen, um den Fahrplan einzuhalten;
- der Bund stellt im Wege der Privatbahnförderung für die vom Land Niederösterreich weiterbetriebenen Schmalspurstrecken im Zeitraum von 2011 bis 2024 Mittel in der Höhe von maximal 45 Mill. EUR zur Verfügung;

- das Land Niederösterreich verpflichtet sich zum Weiterbetrieb von vier Strecken mindestens bis zum Jahr 2030 (Mariazellerbahn, Schneebergbahn, beide Teile der Waldviertler Schmalspurbahn).

Darüber hinaus enthielt der Vertrag auch Verpflichtungen des Bundes und des Landes Niederösterreich zur Beauftragung von zusätzlichen Bahnleistungen im Land Niederösterreich (betrifft gemeinwirtschaftliche Leistungen und Verkehrsdiensteverträge), die nicht Gegenstand dieser Gebarungsüberprüfung waren.

Von den rd. 620 km an das Land Niederösterreich verkauften Strecken waren im Jahr 2010 nur mehr 320 km tatsächlich in Betrieb.

Tabelle 10: Analyse der Strecken des Niederösterreich–Vertrags

Streckenkatgorie	Anzahl der Strecken	Streckenlänge in km
Normalspurstrecken	3	80
Schmalspurstrecken	6	240
bereits eingestellte bzw. nicht mehr befahrene Strecken	19	300
gesamt	28	620

Die Vorstände und Aufsichtsräte der ÖBB–Holding AG sowie der ÖBB–Infrastruktur AG genehmigten schließlich in den Monaten Jänner bis März 2010 den Vertragsabschluss.

Der Vereinbarung des Kaufpreises einerseits sowie des von der ÖBB–Infrastruktur AG (bzw. letztlich vom Bund – TZ 24) zu tragenden Infrastruktur–Kostenbeitrags andererseits lagen seitens der ÖBB–Infrastruktur AG folgende Überlegungen zugrunde:

- Kaufpreis von 15 Mill. EUR

Zur Ermittlung des Kaufpreises wandte die ÖBB–Infrastruktur AG zwei unterschiedliche Ansätze an. Einerseits betrug der Buchwert der Strecken abzüglich Rückstellungen 15,15 Mill. EUR. Andererseits setzte sie einen Grundstückspreis von 1,50 EUR je m² an, wodurch sich ein Gesamt–Kaufpreis von 15,78 Mill. EUR ergab. Auf dieser Basis wurde in den Verhandlungen ein Kaufpreis von 15 Mill. EUR festgelegt.

Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB–Unternehmensgruppe

Detaillierte Unterlagen zur Kaufpreisermittlung (wie etwa eine Aufschlüsselung der einzelnen Grundstücke hinsichtlich Grundstücksgrößen, Flächenwidmung, Kontaminierungsrisiken sowie Verkehrswertgutachten bzw. überschlagsmäßige Bewertungen der einzelnen Grundstücke) konnte die ÖBB–Infrastruktur AG nicht vorlegen.

- Kostenbeitrag für zukünftige Reinvestitionsmaßnahmen in Höhe von 72,5 Mill. EUR

Zur Ermittlung des Kostenbeitrags für zukünftige Reinvestitionsmaßnahmen teilte die ÖBB–Infrastruktur AG dem RH mit, dass dieser ein Ergebnis der Verhandlungen zwischen Republik Österreich, Land Niederösterreich und der ÖBB–Unternehmensgruppe gewesen sei. Eine Aufstellung und Kalkulation der notwendigen Reinvestitionsmaßnahmen konnten nicht vorgelegt werden.

23.2 Der RH hielt fest, dass die mit dem Niederösterreich–Vertrag erfolgte Abgabe von Strecken weitgehend in Einklang mit der Linie des Regionalbahnkonzepts und des Zielnetzes (Abgabe von nicht systemrelevanten Strecken) stand. Zum überwiegenden Teil handelte es sich um Strecken, die de facto bereits außer Betrieb standen und um Schmalspurstrecken, die mangels Vernetzung geringe Bedeutung für das ÖBB–Gesamtnetz hatten.

Dass die Eigentumsübertragung von Strecken im Bundesland Niederösterreich ansetzte, war sachlich gerechtfertigt, weil dieses Bundesland (absolut und auch proportional zu den Einwohnern) den höchsten Anteil an Nebenbahnen aufwies (TZ 7).

Der RH kritisierte allerdings, dass die ÖBB–Infrastruktur AG keine qualifizierten Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung des Kaufpreises von 15 Mill. EUR und zur Ermittlung des Kostenbeitrags von 72,5 Mill. EUR vorlegen konnte.

Für eine Beurteilung der Angemessenheit des Kaufpreises und des vereinbarten Kostenbeitrags für Reinvestitionsmaßnahmen wären nach Ansicht des RH eine Aufschlüsselung der einzelnen Grundstücke hinsichtlich Grundstücksgrößen, Flächenwidmung, Kontaminierungsrisiken sowie zumindest überschlagsmäßige Bewertungen der einzelnen Grundstücke und eine Aufstellung der notwendigen Reinvestitionsmaßnahmen erforderlich gewesen. Der RH empfahl der ÖBB–Infrastruktur AG, künftig für eine transparente Kalkulation und Dokumentation der Grundstückstransaktionen zu sorgen.

Auswirkungen des
Niederösterreich–
Vertrags auf die
Zuschussverpflich-
tungen des Bundes

24.1 Die Eigentumsübertragung der Strecken an das Land Niederösterreich hatte folgende unmittelbare Auswirkungen auf Zuschussverpflichtungen des Bundes:

- Zuschuss an die ÖBB–Infrastruktur AG zum Infrastruktur–Betrieb:

Als Folge der Reduktion des von der ÖBB–Infrastruktur AG bereitzustellenden Streckennetzes errechnete die ÖBB–Infrastruktur AG eine Verringerung des Bundeszuschusses für die Bereitstellung und Instandhaltung der Gesamtschienen–Infrastruktur⁸ in der Höhe von jährlich 7,9 Mill. EUR. Das BMVIT ging von einer Reduzierung des Zuschusses in der Höhe von jährlich bis zu 15 Mill. EUR aus.

Soweit die übertragenen Bahnstrecken weiterbetrieben werden, muss künftig das Land Niederösterreich für die Kosten des Bahnbetriebs aufkommen.

- Privatbahnförderung und Kostenbeitrag für zukünftige Reinvestitionsmaßnahmen:

Mit der Eigentumsübertragung wurde das Land Niederösterreich für Infrastrukturinvestitionen verantwortlich; gleichzeitig entstand die Verpflichtung des Bundes, maximal 45 Mill. EUR Privatbahnförderung für diese Strecken zur Verfügung zu stellen (bis zum Jahr 2024).

Weiters ging die ÖBB–Infrastruktur AG davon aus, dass die 72,5 Mill. EUR für Investitionen in die an das Land Niederösterreich abgetretene Schieneninfrastruktur (TZ 23) ebenfalls weitgehend vom Bund abgedeckt werden.

Darüber hinaus muss künftig das Land Niederösterreich für die Infrastrukturinvestitionen auf den weiterbetriebenen Strecken aufkommen.

24.2 Der RH hielt fest, dass die Reduktion des von der ÖBB–Infrastruktur AG bereitzustellenden Streckennetzes eine entsprechende Reduktion des Bundeszuschusses für die Bereitstellung und Instandhaltung der ÖBB–Schieneninfrastruktur nach sich ziehen muss. Er empfahl dem BMVIT, verminderte Zuschussnotwendigkeiten infolge einer Verkleinerung des Streckennetzes in den Verträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu berücksichtigen.

⁸ Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz i.d.F. vor der Novelle BGBl. I Nr. 95/2009

Nebenbahnen – Projekte und Maßnahmen der ÖBB–Unternehmensgruppe

24.3 Laut Stellungnahme des BMVIT sei eine entsprechende Regelung, wonach die jährlichen Zuschussbeträge um den anteiligen Betriebsführungs- und Instandhaltungsaufwand für nicht mehr betriebene Schieneninfrastruktur zu reduzieren sind, schon im Zuschussvertrag gemäß § 42 (alt) Bundesbahngesetz enthalten gewesen; auch der Ende März 2011 für die Jahre 2011 bis 2016 abgeschlossene Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 (neu) enthalte eine solche Regelung.

24.4 Der RH wies auf die Notwendigkeit hin, im Sinne der Nachvollziehbarkeit die konkrete Berechnung und betragliche Festsetzung der Zuschusshöhe zu dokumentieren.

Mögliche Abgabe von Strecken in Oberösterreich

25 Im Sommer 2010 führte die ÖBB–Infrastruktur AG erste Gespräche mit dem Land Oberösterreich bezüglich der Übernahme von Strecken durch das Land. Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle gab es keine schriftlichen Verhandlungsergebnisse.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

26 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

BMVIT

(1) Im Sinne einer Wahrnehmung der verkehrspolitischen Verantwortung als Hauptfinanzierer des Systems Bahn wäre klarzustellen, in welchem Umfang eine Flächenversorgung mit Schieneninfrastruktur zweckmäßig ist und finanziell unterstützt wird sowie in welchem Ausmaß die Bereitstellung von Regionalverkehr als Aufgabe der ÖBB–Unternehmensgruppe angesehen wird (Grenzen der Systemadäquanz des ÖBB–Streckennetzes). Diese strategischen Erwägungen des BMVIT sollten sodann in die Zielnetzvereinbarung mit der ÖBB–Infrastruktur AG einfließen. (TZ 4)

(2) Im Sinne der Vorgaben des Eisenbahngesetzes 1957 wären alle Schienenbahnen mit besonderer Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit Verordnung zu Hauptbahnen zu erklären. (TZ 2)

(3) In den Verträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz wären verminderte Zuschussnotwendigkeiten infolge einer Verkleinerung des ÖBB–Streckennetzes zu berücksichtigen. (TZ 24)

BMVIT, ÖBB-Infrastruktur AG und übrige Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe

(4) Um einen effizienten Mitteleinsatz sicherzustellen, wäre zu entscheiden,

- ob und welche schwach ausgelasteten Nebenbahnstrecken eingestellt/abgegeben sowie
- welche Nebenbahnstrecken attraktiviert werden sollen. (TZ 3, 9, 11, 13, 20)

(5) Folgende Kriterien wären für die Frage der Einstellung/Abgabe bzw. Beibehaltung von ÖBB-Strecken heranzuziehen:

- Verkehrsaufkommen/Verkehrsleistung im Personen- und im Güterverkehr auf den einzelnen Strecken unter Bedachtnahme auf ein weiteres Potenzial der Strecke bei allfälliger Attraktivierung:
 - potenzielles Verkehrsaufkommen an Fahrgästen/Personenkilometer;
 - potenzielles Verkehrsaufkommen an beförderten Gütern/Tonnenkilometer;
- Bedeutung der jeweiligen Strecke für die Funktionsfähigkeit des Netzes (Bedeutung als Ausweichstrecke oder Verbindungsstrecke),
- betriebswirtschaftliche Aufwands- und Ertragssituation (infrastrukturseitig und für die Absatzgesellschaften) der jeweiligen Strecke sowie
- kurz- und mittelfristiger Investitionsbedarf zur Aufrechterhaltung bzw. Schaffung eines attraktiven, kundenorientierten Betriebs auf der jeweiligen Strecke. (TZ 9, 19)

(6) Die Gründe für die Entscheidung zur Einstellung/Abgabe einzelner Strecken wären transparent zu dokumentieren. (TZ 19)

Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

ÖBB-Infrastruktur AG
und übrige Gesell-
schaften der ÖBB-
Unternehmensgruppe

(7) Im Sinne von Transparenz und effizienten Steuerungsmöglichkeiten wäre ein Unternehmens-Controlling einzurichten, das

- die Zurechnung der Infrastrukturaufwendungen für Betrieb/Bereitstellung, Instandhaltung (einschließlich Inspektion und Wartung), Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen zu – nach einheitlichen Grundsätzen definierten – Streckenabschnitten erlaubt sowie
- eine Verschränkung der Informationen über Aufwände, Erträge (Infrastrukturbenutzungsentgelt, Tarifeinnahmen und Zuschüsse) und Verkehrsleistungen erleichtert.
- Weiters wäre die Wahl der controllingrelevanten Streckenabschnitte auch mit den Absatzgesellschaften der Unternehmensgruppe abzustimmen, um im Bedarfsfall eine Zusammenführung der Daten zu erleichtern. (TZ 10)

ÖBB-Infrastruktur AG

(8) Dem BMVIT wäre ein Zielnetzentwurf vorzulegen, der auch Planungen für das Nebenbahnnetz (d.h. zur Einstellung bzw. Attraktivierung von Strecken) enthält. (TZ 3)

(9) Die für die Systemadäquanz von Strecken definierten Kriterien wären in einem ersten Analyseschritt nachvollziehbar auf das gesamte Streckennetz anzuwenden. (TZ 17)

(10) Eigentumsübertragungen hätten in Zukunft auf Basis einer transparenten Kalkulation und Dokumentation der Grundstückstransaktionen zu erfolgen. (TZ 23)

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmungen

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blaudruck**

Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr. Wolfgang REITHOFER
(31. März 2004 bis 29. Mai 2007)

[Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER](#)
(seit 26. Juni 2007)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Dr. Siegfried DILLERSBERGER
(31. März 2004 bis 11. Mai 2007)

Dr. Johannes STROHMAYER
(22. August 2005 bis 29. Mai 2007)

Dr. Eduard SAXINGER
(26. Juni 2007 bis 15. Juli 2009)

Franz RAUCH
(31. März 2004 bis 26. Mai 2010)

[Wilhelm HABERZETTL](#)
(seit 31. März 2004)

[Dipl.–Ing. Herbert KASSER](#)
(31. März 2008 bis 26. Mai 2010 und seit 7. Juni 2010)

Vorstand

Mitglieder

Mag. Martin HUBER
(1. November 2004 bis 22. April 2008)

Mag. Erich SÖLLINGER
(27. April 2004 bis 31. Oktober 2008)

Gustav POSCHALKO
(1. Dezember 2007 bis 31. März 2010)

Dipl.-Ing. Peter KLUGAR
(1. Dezember 2007 bis 31. Juli 2010)

[Mag. Josef HALBMAYR, MBA](#)
(seit 1. November 2008)

[Ing. Franz SEISER](#)
(seit 1. April 2010)

[Mag. Christian KERN](#)
(seit 7. Juni 2010)

ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft (vormals ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)¹

Aufsichtsrat

Vorsitzender Mag. Martin HUBER
(16. März 2005 bis 22. April 2008)

Dr. Eduard SAXINGER
(26. Juni 2008 bis 31. Mai 2010)

Ing. Franz SEISER
(seit 10. Juni 2010)

Stellvertreter des
Vorsitzenden Ing. Rudolf FISCHER
(16. März 2005 bis 25. Mai 2007)

Dr. Eduard SAXINGER
(20. Juni 2007 bis 26. Juni 2008)

Dipl.–Ing. Peter KLUGAR
(26. Juni 2008 bis 7. Juni 2010)

Dipl.–Ing. Herbert KASSER
(seit 26. Juni 2008)

Mag. Christian KERN
(seit 10. Juni 2010)

¹⁾ Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 7. September 2009 (Verschmelzungsvertrag vom 28. Juli 2009) wurde die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmende Gesellschaft mit der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und der Brenner Eisenbahn GmbH als übertragende Gesellschaften rückwirkend zum 1. Jänner 2009 verschmolzen. Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wurde in ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft umbenannt.

Vorstand

Mitglieder

Dipl.-Ing. Thomas TÜRINGER
(16. März 2005 bis 18. Februar 2006)

Dipl.-Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN
(16. Februar bis 6. Dezember 2006)

Mag. Gilbert TRATTNER
(16. März 2005 bis 30. Juni 2010)

Mag. Arnold SCHIEFER
(1. August 2009 bis 30. Juni 2010)

Dipl.-Ing. Dr. Georg Michael VAVROVSKY
(seit 16. März 2005)

Ing. Mag. (FH) Andreas MATTHÄ
(seit 1. August 2008)

Dipl.-Ing. Herwig WILTBERGER
(seit 1. August 2009)

ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr. Fredmund MALIK
(27. August 2004 bis 3. April 2007)

Dr. Brigitte EGGLER–BARGHER
(9. Mai bis 29. Mai 2007)

Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER
(29. Mai 2007 bis 13. August 2010)

[Mag. Christian KERN](#)
(seit 13. August 2010)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Dr. Wolfgang REITHOFER
(27. August 2004 bis 25. August 2005)

Mag. Erich SÖLLINGER
(25. August 2005 bis 10. Februar 2006)

Dr. Brigitte EGGLER–BARGHER
(24. April 2006 bis 9. Mai 2007)

Dr. Johannes STROHMAYER
(9. Mai bis 29. Mai 2007)

Mag. Josef HALBMAYR, MBA
(29. Mai bis 30. November 2007)

Dipl.–Ing. Dr. Friedrich ZIBUSCHKA
(5. Dezember 2007 bis 13. August 2010)

Franz RAUCH
(16. April 2008 bis 13. August 2010)

[Ing. Franz SEISER](#)
(seit 13. August 2010)

[Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER](#)
(seit 13. August 2010)

Vorstand

Mitglieder

Dipl.-Bw. Rüdiger VORM WALDE
(27. August 2004 bis 18. Jänner 2005)

Dr. Stefan WEHINGER
(1. Oktober 2004 bis 31. März 2008)

Dkfm. Wilhelmine GOLDMANN
(18. Jänner 2005 bis 25. Juni 2007)

Mag. Erich SÖLLINGER
(10. Februar 2006 bis 30. November 2007)

Andreas FUCHS
(1. März 2010 bis 1. Juni 2011)

Mag. Josef HALBMAYR, MBA
(1. Dezember 2007 bis 28. April 2010)

Mag. Gabriele LUTTER
(1. Dezember 2007 bis 1. Juni 2011)

Dr. Werner KOVARIK
(5. August 2008 bis 1. Juni 2011)

[Mag. Georg LAUBER](#)
(seit 26. Jänner 2011)

[Birgit WAGNER](#)
(seit 1. April 2011)

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr. Kari KAPSCH

(23. September 2004 bis 13. April 2007)

Franz RAUCH

(19. April bis 26. Juni 2007)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER

(26. Juni 2007 bis 7. Juni 2010 und 25. November 2010 bis 15. Februar 2011)

[Mag. Christian KERN](#)

(7. Juni bis 25. November 2010 und seit 15. Februar 2011)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Franz RAUCH

(19. April 2006 bis 19. April 2007 und 26. Juni 2007 bis 7. Juni 2010)

Dr. Veronika KESSLER

(9. Mai bis 29. Mai 2007)

Mag. Erich SÖLLINGER

(17. Mai 2004 bis 19. April 2006)

[Ing. Franz SEISER](#)

(seit 7. Juni 2010)

[Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER](#)

(9. Juni bis 25. November 2010 und seit 4. Februar 2011)

Vorstand

Mitglieder

Ferdinand SCHMIDT
(1. Oktober 2004 bis 15. September 2010)

Gustav POSCHALKO
(1. Oktober 2004 bis 31. Jänner 2008)

Mag. Erich SÖLLINGER
(19. April 2006 bis 31. Dezember 2007)

Dr. Günther RIESSLAND
(1. Jänner 2008 bis 25. November 2010)

Friedrich MACHER
(1. Februar 2008 bis 25. November 2010)

Mag. Christian KERN
(25. November 2010 bis 15. Februar 2011)

[Andreas FUCHS](#)
(seit 25. November 2010)

[Erik REGTER](#)
(seit 15. Februar 2011)

Netz- und Streckenentwicklung GmbH**Geschäftsführung**

Mag. Alfred LUTSCHINGER
(4. Juli bis 31. Dezember 2006)

Dipl.-Ing. Robert PRINZ
(seit 1. Jänner 2007)

Wien, im September 2011

Der Präsident:

Dr. Josef Moser