



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR
6687 /AB
22. Dez. 2010

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
A-1017 Wien

zu 6771 /J

GZ. BMVIT-10.000/0065-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am 17. Dezember 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DDr. Königshofer und weitere Abgeordnete haben am 22. Oktober 2010 unter der **Nr. 6771/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend eine so genannte Servitutsablöse im Zusammenhang mit den Zillertaler Verkehrsbetrieben gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zum Motiventeil:

Die Brenner Eisenbahn GmbH (BEG) wurde auf Basis des Bundesgesetzes BGBl. 1995/502 zur Planung und zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein bis Innsbruck gegründet. Im September 1999 hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die ausgewählte Trasse durch die Trassenverordnung genehmigt. Auf dieser Grundlage hat die BEG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung im Jahr 2002 erwirkt.

Die genehmigte Trasse Kundl/Radfeld – Baumkirchen liegt in seichter Lage, das heißt mit einer Überdeckung von 14 bis 19 Metern, unter den Grundstücken der Zillertaler Verkehrsbetriebe (ZVB). Ab dem Jahr 2005 wurde zwischen der ZVB und der BEG über die Grundinanspruchnahme

für das Tunnelsevitut auf den der ZVB gehörenden Grundstücken intensiv in mehreren Runden verhandelt und eine Einigung angestrebt. Da eine gütliche Einigung nicht erzielt werden konnte, wurde von der BEG beim Amt der Tiroler Landesregierung das behördliche Verfahren eingeleitet. Mit Beschluss des Obersten Gerichtshofes vom 25.11.2008 wurde die Angelegenheit abschließend geklärt und die Entschädigungshöhe endgültig festgelegt.

Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Seit wann ist Ihnen die Servitutsentschädigung durch die ÖBB-Infrastruktur an die Zillertaler Verkehrsbetriebe bekannt?*
- *Wie beurteilen Sie als Ministerin für Verkehr, Innovation und Technologie diesen Sachverhalt?*
- *Wie beurteilen Sie als Ministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Vorwurf eines (versuchten) Steuerbetruges?*
- *Wer hat den Wert des Servituts festgelegt und nach welchen Kriterien wurde die Höhe der Entschädigung festgelegt?*
- *Inwieweit ist die Zahlung der Servitutsentschädigung durch die ÖBB-Infrastruktur an die Zillertaler Verkehrsbetriebe als (versteckte) Subventionierung der ZVB zu sehen?*

Die BEG ist ihrer Verpflichtung gem. § 365 ABGB und § 4 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz, den Grundeigentümer für alle durch die Grundinanspruchnahme durch Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile schadlos zu halten, nachgekommen.

Zur Ermittlung des Entschädigungsbetrages für die Einräumung der Tunneldienstbarkeit wurde seitens der BEG ein allgemein beedeter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger beigezogen, welcher aufgrund seiner Erhebungen gutachterlich die Entschädigung feststellte, wobei das Gutachten auf gesetzlichen Grundlagen, wie z. B. Liegenschaftsbewertungsgesetz (LBG), basiert. Auch seitens der Enteignungsbehörde und des Gerichtes wurde die Entschädigungssumme bestätigt.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Welche Auswirkungen auf den Schuldenstand der ÖBB hat die Zahlung der Servitutsentschädigung?*
- *Welcher Anteil der Servitutsentschädigung wurde der ÖBB-Infrastruktur direkt oder indirekt aus dem Bundesbudget zur Verfügung gestellt?*

Grundstückserwerbe und sonstige erforderliche Genehmigungen im Zuge der Errichtung eines Infrastrukturprojektes werden bereits bei der Projektkostenermittlung berücksichtigt und sind daher zu 100 % den Projektkosten zugerechnet.

Die Finanzierung der Projekte der ÖBB-Infrastruktur AG und auch der vormaligen BEG erfolgt über den Rahmenplan.

