

**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail: pr3@bmvit.gv.at



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-13.400/0019-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die  
Parlamentsdirektion  
z.Hdn. Herrn Mag. Gottfried MICHALITSCH  
Leiter des Nationalratsdienstes

1017 Wien

Wien, am 19. November 2009

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beehrt sich zu Ihrem Schreiben GZ. 17010.0020/65-L1.3/2009 vom 16. Oktober 2009, mit welchem die **Petitionen Nr. 26, 30, 31 und 32** übermittelt wurden, wie Folgt Stellung zu nehmen:

**Petition Nr. 26 „Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zur möglichen Wiedererrichtung der Salzkammergut-Lokalbahn“**

Seitens des Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Johann Maier, wurde in dieser Angelegenheit bereits eine gleichlautende Petition 37/PET XXIII.GP vom 7. Mai 2008, betreffend die „Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zur möglichen Wiedererrichtung der Salzkammergut-Lokalbahn“ eingebracht. Zu der nun vorliegenden Petition Nr. 26/PET XXIV.GP vom 27. April 2009 darf auf die seinerzeit ergangene Stellungnahme, GZ BMVIT-13.400/0002-I/PR3/2008 vom 1. Juli 2008, verwiesen werden.

**Petition Nr. 30 „Finanzielle Absicherung von 147 – Rat auf Draht“**

Die Notrufnummer „147 – Rat auf Draht“ wurde vom ORF geschaffen und wird auch von diesem betrieben und finanziert. Eine Zuständigkeit des ho. Ressort ist nicht gegeben.

**Petition Nr. 31 „Erhaltung der Gesäusebahn“**

Einleitend darf festgehalten werden, dass die Infrastruktur einzelner Stationen auf der betroffenen Strecke in den letzten Jahren ausgebaut wurde (Ausbau und Modernisierung der Stationen Kastenreith, Kleinreifling und Hieflau). Ob und wieviel Schienenverkehr nun dort gefahren wird, fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV-G 1999) sind hingegen die regionalen Gebietskörperschaften für die Planung und Bestellung des

Regionalverkehrs mit Bahn und Bus in ihrem Zuständigkeitsgebiet verantwortlich, weshalb das Land Steiermark in Wahrnehmung dieser Aufgabe ein Regionalverkehrskonzept entwickelt hat, welches zwischen Weissenbach-St. Gallen und Selzthal überwiegend die Busbedienung vorsieht. Es wird nur noch ein Regionalexpresszugpaar an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen Wien und Schladming bestellt, wobei auf den im Gesamtzuglauf betroffenen Gebieten Oberösterreichs, Wiens und Niederösterreichs die betreffenden Bundesländer als Verkehrsdienstbesteller auftreten.

Über die Zurverfügungstellung der Infrastruktur hinaus kommt der Bund seiner Mitfinanzierungsverantwortung aufgrund des ÖPNRV-G 1999 noch in folgender Weise nach:

Die im gegenständlichen Abschnitt reisenden Pendler und Schüler werden im Tarifbereich für ihre Zeitkarten (Wochen-, Monats-, Jahreskarten bzw. Schülerkarten) vom Bund massiv bezuschusst, wobei im Falle einer Reduktion des Schienenverkehrs dem Gesetzesauftrag an den Bund zur Schülerfreifahrtfinanzierung aufgrund des Familienlastenausgleichsgesetzes auch im Busverkehr weiterhin nachgekommen wird. Im Zeitkartenbereich (Pendler) werden die Zuschüsse im Wege der Verkehrsverbundfinanzierung (Drittelbeteiligung des Bundes an den Verkehrsverbundkosten der Steiermark) weiterhin, wenn auch in anderer Weise, gewährt.

Der Bund finanziert schließlich den Bundesländern das sogenannte Fahrplangrundangebot, das als eine insgesamt für eine bestimmte Kilometerleistung im Nahverkehr auf der Schiene zur Verfügung gestellte Fördersumme zu verstehen ist, über deren Verteilung durch Bestimmung der jeweiligen Kilometerleistung auf den Bahnstrecken der Steiermark das Land zu bestimmen hat. Der in der gegenständlichen Petition beklagten Einstellung des Großteils der Züge im Ennstal stehen somit entsprechende Kilometermehrleistungen im Zentralraum Graz sowie im oberen Ennstal gegenüber (2-stündliche REX-Taktverbindungen Bruck – Schladming – Bruck), die über die Grundangebotsfinanzierung (die sog. „Bestellerförderung“ im gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag zwischen dem Bund und den ÖBB) vom Bund finanziert werden. Für welche Fahrplanleistungen im Detail ein Bundesland die Grundangebotsfinanzierungsmittel des Bundes anspricht, liegt in der Entscheidung des jeweiligen Bundeslandes.

#### **Petition Nr. 32 „Bahnübergang Hartberg“**

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) hat mit Eingabe vom 6. November 2007 beim Landeshauptmann von Steiermark als zuständige Eisenbahnbehörde die Überprüfung der Eisenbahnkreuzung in km 50,107 (Zufahrtsstraße zur Firma Lactoprot, nunmehr Firma Prolactal, in der Stadtgemeinde Hartberg) der ÖBB-Strecke Fehring-Friedberg angeregt sowie um Entscheidung, ob die bestehende Art der Sicherung beibehalten werden kann (§ 49 Abs 2 Eisenbahngesetz 1957 - EISbG), angesucht.

Darüber hat der Landeshauptmann von Steiermark am 28. Jänner 2008 eine mündliche Verhandlung durchgeführt und den Bescheid mündlich verkündet.

Im Spruch des angefochtenen Bescheides wurde aufgrund der amtswegigen Überprüfung die Auffassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung gemäß § 48 Abs 1 EISbG verfügt. Weiters wurde ausgesprochen, dass die kreuzende Gemeindestraße so rückzubauen ist, dass ein Queren der Eisenbahnstrecke für alle Arten des Verkehrs nicht mehr möglich ist. Für die Durchführung der Maßnahmen wurde eine Frist von zwei Jahren (ab Rechtskraft) gesetzt.



Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung zählt zu den besonders gefährlichen Eisenbahnkreuzungen, die in die von einer Arbeitsgruppe - bestehend aus ÖBB, BMVIT und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit - erstellte Liste aufgenommen wurde (sogenannte „hot spots“). Gemäß den Aufzeichnungen der ÖBB hat sich in den vergangenen zehn Jahren dort eine Vielzahl von Vorfällen ereignet, wobei in den Jahren 1998 (2x), 2000, 2001, 2003 und 2005 auch Verletzte zu beklagen waren und sich im Jahre 2007 neuerlich ein Zusammenprall mit Sachschaden ereignet hat.

Begründet wurde diese Entscheidung mit der besonderen Gefährlichkeit der gegenständlichen schienengleichen Eisenbahnkreuzung, sowie der nunmehr mit zumutbarem Aufwand herstellbaren Ersatzwegeverbindung über die bestehende interne Zufahrtsstraße zwischen den Hallen der Fa. Prolactal und der Eisenbahn.

Gegen diesen Bescheid hat die Stadtgemeinde Hartberg und die Firma Lagerhaus Wechselgau reg.Gen.mbH das ordentliche Rechtsmittel der Berufung erhoben.

Mit rechtskräftigem ho. Bescheid vom 22. Dezember 2008 wurde die Berufung der Stadtgemeinde Hartberg abgewiesen, der Antrag der Firma Lagerhaus Wechselgau reg. Gen.mbH. auf Parteistellung und Bescheidzustellung wurde mangels Parteistellung als unzulässig zurückgewiesen und der Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 4. Februar 2008 sonst vollinhaltlich bestätigt.

Gegen diesen Bescheid hat die Stadtgemeinde Hartberg nunmehr Beschwerde gem. Art 131 Abs 1 Z 1 B-VG beim Verwaltungsgerichtshof und die Firma Lagerhaus Wechselgau reg. Gen.mbH Beschwerde gem. Art 144 B-VG beim Verfassungsgerichtshof erhoben. Bis dato liegen keine Entscheidungen des Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshofes vor.

In Verfahren gem. § 48 Abs 1 EiszG hat nur das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast Parteistellung, die Firma Lagerhaus Wechselgau reg. Gen.mbH wurde somit dem gegenständlichen Verfahren nicht beigezogen.

Da eine Auffassung einer Eisenbahnkreuzung ohne Alternativen gemäß § 48 Abs 1 EiszG rechtlich gar nicht möglich ist, wurde im gegenständlichen Bescheid dem Eisenbahnunternehmen und der Trägerin der Straßenbaulast der Auftrag gegeben, die gegenständliche schienengleiche Eisenbahnkreuzung unter Herstellung einer durch den eisenbahnbautechnischen und straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen aufgezeigten Ersatzwegeverbindung aufzulassen. Die vom Sachverständigen vorgeschlagene Lösung der Zufahrt zu den Betrieben über die bestehende interne Zufahrtsstraße zwischen den Hallen der Fa. Prolactal und der Eisenbahn und in weiterer Folge über das fertig gestellte Teilstück der „Umfahrung Hartberg“ ist den Straßenbenützern nach Aussage des o. a. Sachverständigen jedenfalls zumutbar.

Die konkrete Auffassung der Eisenbahnkreuzung ist mit der gegenständlichen Anordnung gem. § 48 Abs 1 EiszG noch gar nicht möglich und bedarf die Umsetzung dieser Anordnung in der mit zwei Jahren ab Rechtskraft festgesetzten Umsetzungsfrist weiterer faktischer und allenfalls auch rechtlicher Schritte des Eisenbahnunternehmens und der Trägerin der Straßenbaulast. So wird voraussichtlich seitens des Eisenbahnunternehmens eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Auffassung der Eisenbahnkreuzung zu erwirken sein.



Eine Festlegung über die weitere konkrete Vorgangsweise und allenfalls erforderliche weitere Schritte des ho. Bundesministeriums kann erst nach der Entscheidung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts in den anhängigen Beschwerdeverfahren erfolgen.

**Für die Bundesministerin:**  
Dr. Brigitte Raicher-Siegl

**Ihr(e) Sachbearbeiter(In):**  
Eva-Maria Weinzierl  
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7406  
E-Mail: [eva.weinzierl@bmvit.gv.at](mailto:eva.weinzierl@bmvit.gv.at)

elektronisch gefertigt