

880/AB
vom 10.04.2020 zu 826/J (XXVII. GP) bmk.gv.at

= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2020-0.105.721

. April 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 13. Februar 2020 unter der **Nr. 826/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr gerichtet.

Erlauben Sie mir folgende einleitende Bemerkung: Um die im Regierungsprogramm gesetzten Ziele im Kampf gegen die Klimakrise zu erreichen – nämlich Klimaneutralität bis 2040 – wird es eine gemeinsame Anstrengung des Bundes, der Länder und der Gemeinden brauchen.

Einen Schlüssel stellt dabei eine zukunftsorientierte, ökologische und sozial verträgliche Art der Mobilität dar. Hier spielt ein gut funktionierender, leistbarer und flächendeckend verfügbarer öffentlicher Verkehr eine wesentliche Rolle.

In diesem Sinn sieht das Regierungsprogramm die Entwicklung eines neuen, an die genannten aktuellen und künftigen Erfordernisse angepasstes Zielnetz, mit dem Fokus u.a. auf Regionalbahn-Attraktivierung und Elektrifizierung/Dekarbonisierung vor. Das „Zielnetz 2040“ wird gemeinsam mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 die neue strategische Grundlage sein, um den Mobilitätssektor klima- und zukunftsfit weiterzuentwickeln.

Das aktuelle Regierungsprogramm spricht darüber hinaus auch die Attraktivität von Strecken außerhalb des derzeit gültigen Zielnetzes 2025+ an, um der Bedeutung der Schiene als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Österreich Rechnung zu tragen.

Die an mich gerichtete Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Welche öffentlichen Verkehrslinien wurden in den letzten 10 Jahren eingestellt (unterteilt nach Bundesländern)?*

➤ *Was waren die Gründe für die Einstellung der Verkehrslinien?*

Grundsätzlich gilt derzeit für die Einstellung von öffentlichen Verkehrslinien folgende gesetzliche Grundlage:

§ 3 Kraftfahrliniengesetz (KfLG) regelt die Behördenzuständigkeit. Die prinzipielle Zuständigkeit zur Erteilung von nationalen Kraftfahrlinienkonzessionen liegt bei den Landeshauptleuten. Die Kompetenz zur Erteilung von grenzüberschreitenden Berechtigungen liegt beim BMK.

Auf die konkrete Frage bezogen ist anzumerken, dass es sich bei fast allen innerstaatlichen Buslinien um nicht-kommerzielle Kraftfahrlinien handelt, bei denen die Vergabe der Konzession durch den Landeshauptmann/die Landeshauptfrau nach Durchführung eines Vergabeverfahrens erfolgt. In diesem nicht-kommerziellen Bereich (früher „gemeinwirtschaftlich“) werden die erwähnten Ausschreibungen häufig durch Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften durchgeführt. Rechtlich sind sämtliche Erteilungen von Konzessionen (und somit auch allfällige Einstellungen) gemäß § 23 Abs. 3 KfLG die Folge dieser durch die Besteller durchgeführten Verfahren.

§ 28 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) sieht den Antrag eines Eisenbahnunternehmens auf vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes vor, sofern die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar ist.

Der Antrag auf Einstellung erfolgt mit Vorlage entsprechender Unterlagen zur Begründung der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit sowie in Nachreichungen zu Detailpositionen der wirtschaftlichen Betrachtung. Gemeinsam mit dem Antrag ist auch das Ergebnis einer zumindest drei Monate dauernden öffentlichen Interessent_innensuche vorzulegen, dass Bemühungen um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos geblieben sind.

Vor Erteilung der Bewilligung hat die zuständige Behörde den von der Einstellung der Strecke betroffenen Landeshauptmännern bzw. Landeshauptfrauen im Rahmen des gesetzlich vorgesehenen Anhörungsrechtes die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen. Im Rahmen dieser Anhörung kann der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau z.B. die berührten Gemeinden oder einzelne berührte Fachabteilungen des Amtes der Landesregierung einbeziehen und deren Interessen und Vorbringen in die Stellungnahme einfließen lassen.

Bei Vorliegen der in § 28 EisbG genannten Voraussetzungen hat die Behörde die Einstellung zu genehmigen. Einen Ermessensspielraum sieht das Gesetz diesbezüglich nicht vor.

Als Behörde zuständig ist für das Einstellungsverfahren von Haupt- und Nebenbahnen die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, im Fall von Straßenbahnen (einschließlich Oberleitungs-Omnibusse) der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau.

Hinsichtlich der in den vergangenen zehn Jahren im Zuständigkeitsbereich des nunmehrigen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie durchgeführten Einstellungsverfahren darf auf die der Anfragebeantwortung beiliegende Anlage verwiesen werden.

Zu den Fragen 3 bis 6:

- *Wie viele Personen (Pendler, Schüler, etc.) waren von den Einstellungen der Verkehrslinien betroffen?*
- *Wurden den Betroffenen alternative Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt?*

- Wenn ja, welche, und inwiefern hat sich dadurch der Zeitaufwand (im Durchschnitt), den die Betroffenen in den jeweiligen Verkehrsmitteln verbringen, verändert?
- Wenn nein, warum nicht?

Wie bei der Beantwortung der Fragen 1 und 2 ausgeführt, umfasst der Prüfungsmaßstab des Einstellungsverfahrens nach § 28 EisbG ausschließlich die wirtschaftliche Zumutbarkeit des Weiterbetriebs einer öffentlichen Eisenbahn. Daher liegen mir leider hinsichtlich der angefragten Daten keine Informationen aus Einstellungsverfahren vor.

Die in der Anlage ersichtlichen Einstellungen am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgten alle unter meinen Amtsvorgängern. Mir wurde über die Entscheidungsprozesse und ihre Hintergründe wie folgt berichtet:

Im Rahmen des ÖBB-Zielnetz 2025+ wurden Strecken identifiziert, deren Nachfragepotenziale die nachfolgenden erläuterten Mindestwerte zum damaligen Zeitpunkt nicht erreichten. Diese wurden als „nicht systemadäquat“ eingestuft und für diese Strecken wurden in weiterer Folge Gespräche mit den betroffenen Bundesländern bezüglich der weiteren Entwicklung geführt. Aufgrund der Kompetenz der Länder bezüglich der Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) erfolgten Entscheidungsprozesse zur Einstellung von Strecken daher jeweils in enger Abstimmung mit den Bundesländern.

Die Einstufung der Strecken als „nicht systemadäquat“ geschah auf folgender Grundlage:

Personennah- und Regionalverkehr

- Strecken, die ausschließlich dem Personennah- und -regionalverkehr dienen, wurden als nicht systemadäquat eingestuft, wenn ihr Aufkommenspotenzial unter 2.000 Reisende pro Tag innerhalb einer Distanz von 60 km (60 Minuten Fahrzeit) beträgt.

Güterverkehr auf Zubringerstrecken

- Strecken, die ausschließlich dem Güterzubringerverkehr dienen, wurden als nicht systemadäquat eingestuft, wenn ihr Aufkommenspotenzial unter 4.000 – 5.000 Wagen bzw. 250.000 GBT pro Jahr innerhalb einer Distanz von 15 km beträgt.

Beide Kriterien sollten eine wirtschaftlich vertretbare Nutzung der Infrastruktur sicherstellen. Kriterien reflektieren naturgemäß eine Prioritätensetzung zu einem gegebenen Zeitpunkt. Die Kriterien zur Systemadäquanz wurden im Zeitraum 2009-2010 erarbeitet. Sie werden im Hinblick auf die ambitionierten Zielsetzungen des Regierungsprogramms für das Zielnetz 2040 evaluiert werden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Zielnetz 2025+ war bei 725 km ÖBB-Strecken die Systemadäquanz im Bundesnetz nicht gegeben (siehe Anhang G des Zielnetz 2025+, https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz/Zielnetz_2025%2B_Downloads ?datei=Zielnetz+2025+Ergebnisbericht+Anhang+A-G.pdf). Die Feststellung der fehlenden Systemadäquanz führte nicht zur automatischen Einstellung der Strecken – dafür wären die angewandten Betrachtungen zu grob gewesen –, sondern dazu, dass deren weitere Entwicklung in Folge im Detail überprüft wurde.

Für Strecken mit aufrechtem Personenverkehr wurden deshalb mit den betroffenen Bundesländern Untersuchungen zu deren weiteren Entwicklung gestartet.

Ich darf über die zum damaligen Zeitpunkt erzielten Ergebnisse wie folgt berichten:

Kärnten:

Ausgangslage

Aufgrund der im Zielnetz 2025+ etablierten Kriterien wurden folgende Strecken mit aufrechtem Personenverkehr einer Detailprüfung unterzogen:

- Gailtalbahn im Abschnitt Hermagor - Kötschach-Mauthen
- Rosentalbahn im Abschnitt Viktring - Weizeldorf - Rosenbach
- Drautalbahn am Abschnitt Bleiburg - Staatsgrenze nächst Bleiburg

Ergebnisse

Auf Grundlage der zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Land Kärnten angestellten Untersuchungen wurde im Jahr 2015 vereinbart, die Gailtalbahn im Abschnitt Arnoldstein – Hermagor zu elektrifizieren und zu modernisieren (Fertigstellung erfolgte Ende 2019) und den Abschnitt Hermagor – Kötschach-Mauthen auf Busverkehr umzustellen. Letzteres erfolgte mit Fahrplanwechsel im Dezember 2016, zuletzt nutzten werktags ca. 700 Fahrgäste die Züge im Abschnitt Hermagor – Kötschach-Mauthen (hauptsächlich Schüler_innenverkehr).

Die Rosentalbahn im Abschnitt Klagenfurt – Weizeldorf soll ebenfalls elektrifiziert und modernisiert werden (geplant bis 2023), der einzige verbleibende Zug für den Schüler_innenverkehr am Abschnitt Weizeldorf – Rosenbach wurde auf Busverkehr umgestellt.

Der Zug wurde zuletzt im Abschnitt Rosenbach – Weizeldorf von ca. 140 Fahrgästen genutzt (fast ausschließlich Schüler_innenverkehr).

Weiters wurde mit dem Land Kärnten und mit Slowenien die Modernisierung der Drautalbahn am Abschnitt Bleiburg – Prevalje vereinbart. Die Modernisierung des österreichischen Abschnittes wurde bis Dezember 2017 abgeschlossen.

In Summe soll durch diese Maßnahmen eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in den betroffenen Gebieten erreicht werden. Ein Vergleich der Wirkungen (insb. Fahrgastzahlen) vor und nach den Maßnahmen ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sinnvoll, da diese noch nicht vollständig abgeschlossen sind und noch keine langfristigen Zeitreihen vorliegen.

Niederösterreich

Ausgangslage

Aufgrund der im Zielnetz 2025+ etablierten Kriterien wurden folgende Strecken mit aufrechtem Personenverkehr einer Detailprüfung unterzogen:

- Puchberger Bahn im Abschnitt Bad Fischau-Brunn – Puchberg am Schneeberg
- Schweinbarther Kreuz (Gänserndorf – Groß Schweinbarth, Obersdorf – Groß Schweinbarth und Groß Schweinbarth – Bad Pirawath)
- Kamptalbahn im Abschnitt Hadersdorf am Kamp – Sigmundsherberg
- Gutensteiner Bahn im Abschnitt Pernitz-Muggendorf – Gutenstein

Ergebnisse

Auf Grundlage von gemeinsam zwischen Land Niederösterreich, Verkehrsverbund Ostregion GmbH, ÖBB-Infrastruktur AG und dem damaligen BMVIT durchgeföhrten Untersuchungen wurde im Jahr 2019 die Umstellung des Personenverkehrs am Schweinbarther Kreuz auf Busverkehr vereinbart.

Betreffend Puchberger Bahn und Kamptalbahn wurde mit dem Land Niederösterreich eine Modernisierung der Bahnstrecken vereinbart, da im Rahmen der Untersuchungen festgestellt wurde, dass die Fortführung des Bahnbetriebes aus unterschiedlichen Gründen sinnvoller ist als die Umstellung auf Busbetrieb. Die Verkehrsstationen entlang der Gutensteiner Bahn sollen ebenfalls schrittweise modernisiert werden, wie es von mir in der Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage ausgeführt wurde (343/AB).

Oberösterreich

Ausgangslage

Aufgrund der im Zielnetz 2025+ etablierten Kriterien wurden folgende Strecken mit aufrechtem Personenverkehr einer Detailprüfung unterzogen:

- Hausruckbahn in den Abschnitten Attnang-Puchheim – Ried i.I und Ried i.I – Schärding
- Almtalbahn Wels – Grünau im Almtal
- Aschacher Bahn Haiding – Aschach
- Mühlkreisbahn in den Abschnitten Linz Urfahr – Rottenegg und Rottenegg – Aigen-Schlägl
- Donauuferbahn im Abschnitt Sarmingstein – St. Nikola Struden

Ergebnisse

Auf Grundlage von gemeinsam zwischen Land Oberösterreich, ÖBB-Infrastruktur AG und dem damaligen BMVIT durchgeföhrten Untersuchungen wurde im Jahr 2019 vereinbart, den Personenverkehr auf der Aschacher Bahn (zuletzt verkehrte 1 Zugpaar pro Schultag mit insgesamt ca. 50 Fahrgästen) und am Abschnitt Sarmingstein – St. Nikola-Struden (zuletzt verkehrten 4 Zugpaare werktags mit insgesamt unter 10 Fahrgästen) auf Busverkehr umzustellen. Die Strecke bleibt jedoch für den Güterverkehr aufrecht und die Aschacher Bahn wird an das Land Oberösterreich übertragen, damit zu einem späteren Zeitpunkt die Einbindung des Abschnittes Eferding – Aschach in das Netz der Linzer Lokalbahn erfolgen kann.

Betreffend Hausruckbahn, Almtalbahn und Mühlkreisbahn wurde mit dem Land Oberösterreich eine Modernisierung der Bahnstrecken vereinbart. Zudem soll die Almtalbahn im Abschnitt Wels – Sattledt elektrifiziert werden. Die Mühlkreisbahn soll im Abschnitt Linz Urfahr – Kleinzell ebenfalls elektrifiziert werden, wenn es zu einer Durchbindung zum Linzer Hauptbahnhof kommt.

Steiermark

Ausgangslage

Aufgrund der im Zielnetz 2025+ etablierten Kriterien wurden folgende Strecken mit aufrechtem Personenverkehr einer Detailprüfung unterzogen:

- Radkersburger Bahn Spielfeld-Straß – Bad Radkersburg
- Wechsel/Thermenbahn Aspang – Fehring (Systemadäquanz für Güterverkehr gegeben)

Ergebnisse

Zur weiteren Entwicklung der beiden oben genannten Strecken wurden Untersuchungen zwischen dem Land Steiermark und der ÖBB-Infrastruktur AG angestellt, es kam aber noch zu keiner Vereinbarung über konkrete Maßnahmen, siehe dazu auch meine Beantwortung 587/AB der parlamentarischen Anfrage betreffend die Thermenbahn. Ich strebe jedenfalls eine baldige Fortsetzung der Verhandlungen zwischen meinem Ressort, der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Steiermark bezüglich der beiden genannten Strecken an.

Zu den Fragen 7 bis 12:

- *Können Sie sich vorstellen das Kraftfahrlinien- bzw. Gelegenheitsverkehrsgesetz so anzupassen, dass alternative Bedienungsformen angelehnt an die deutsche Rechtsprechung (§2 Personenbeförderungsgesetz) ermöglicht werden?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Sofern keine öffentlichen Verkehrsinteressen dagegensprechen, unterstützen Sie eine Erneuerung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes bzw. des Kraftfahrliniengesetzes, um alternative Bedienungsformen zu ermöglichen?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die deutsche Rechtslage ist mit dem österreichischen Kraftfahrliniengesetz und Gelegenheitsverkehrsgesetz nicht zu vergleichen. Grundsätzlich gibt es zwischen Kraftfahrlinienverkehren und Gelegenheitsverkehren keine Mischformen. Der Kraftfahrlinienverkehr ist abgesehen von der Regelmäßigkeit, der bestimmten Verkehrsverbindung mit festgelegten Haltestellen und der allgemeinen Zugänglichkeit insbesondere durch die Beförderungspflicht des Berechtigungsinhabers charakterisiert. Linienverkehre unterliegen im Gegensatz zu Gelegenheitsverkehren nicht dem Gewerberecht.

Soweit angedacht ist, „alternative Bedienungsformen“ unter Einsatz von Bussen abzuwickeln, ist auch darauf hinzuweisen, dass dieser Bereich weitgehend durch (zwingendes) Gemeinschaftsrecht geregelt ist.

Beilage: siehe Anhang

Leonore Gewessler, BA

