



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundeminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1906 /AB

2004 -08- 16

GZ. 10.000/0002-I/CS3-2004 DVR:0000175

zu 1892 J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Kohl

Parlament
1017 Wien

Wien, 16. August 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1892/J-NR/2004 betreffend "stillgelegte" Strecken der ÖBB, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 16. Juni 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Den im Motiventeil von Ihnen erhobenen Vorwurf des Desinteresses und der Untätigkeit muss ich in aller Deutlichkeit zurückweisen. Vielmehr bin ich und mein Ressort bemüht, alle mir gesetzlich zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auszuschöpfen, um sowohl für die Benutzer als auch die Betreiber zufriedenstellende Lösungen zu finden.

Allerdings muss ich einmal mehr darauf hinweisen, dass die ÖBB hinsichtlich des Absatzbereiches ein wirtschaftlich unabhängiges Unternehmen sind und Einflussnahmen durch mich als Verkehrsminister daher nur in den engen Grenzen des § 12 Bundesbahngesetz 92 möglich sind.

Auch der Inhalt der ÖBB-Homepage liegt nicht in meinem Kompetenzbereich. Ich habe daher auch den Motiventeil Ihrer Anfrage den Österreichischen Bundesbahnen, die als Infrastrukturbetreiber für die Zuteilung der Trasse zuständig sind, zur Kenntnis gebracht. Die ÖBB teilten mir dazu mit, dass bedauerlicherweise die in der Anfrage angeführte Homepage über die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten "stillgelegten Strecken" nicht dem aktuellen Stand entsprach, da es verabsäumt wurde, die Schienennetz - Nutzungsbedingungen im Laufe des Jahres 2004 den zwischenzeitlich erfolgten geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Erst nach einer richtlinienkonformen Veröffentlichung der Schienennetz - Nutzungsbedingungen für den Fahrplan 2005 im Internet Anfang Dezember 2003 wurde eine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land NÖ über die Finanzierung der NÖ Schmalspurbahnen abgeschlossen. In weiterer Folge sagte das Land NÖ den ÖBB auch Zuschüsse für einen bedarfsgerechten Touristik-Nahverkehr auf den Strecken Retz-Drosendorf und Hohenruppersdorf - Sulz-Nexing zu. Aktualisiert stellt sich laut Auskunft der ÖBB die Liste der „stillgelegten“ Strecken, für welche für das Fahrplanjahr 2005 keine Trassenbestellungen entgegengenommen werden, wie folgt dar:

Göpfritz - Raabs
Waldkirchen - Fratres

Ernstbrunn - Mistelbach
 Sulz-Naxing - Dobermannsdorf
 Gaweinsthal-Brünnerstraße - Mistelbach Lbf
 Dobermannsdorf - Poysdorf
 Poysdorf - Erzersdorf b. Staats
 Zellerndorf - Sigmundsherbeg
 Breitstetten - Orth
 Freiland - Turnitz
 Mariazell - Gußwerk
 St. Aegy - Kernhof
 Lunz - Kienberg-Gaming
 Rohr - Bad Hall
 Müzzuschlag - Neuberg
 Trofaiach - Vordernberg Mark
 Vordernberg Markt - Eisenerz
 Wietersdorf - Hüttenberg
 Weizelsdorf - Fertach
 Mank - Wieselburg
 Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Engelhartstetten
 Petronell-Carnuntum - Rohrau Lat

Ergänzend wird dazu von den ÖBB angemerkt, dass „keine Trassenbestellungen entgegenzunehmen“ nicht bedeutet, dass prinzipiell für alle angeführten Strecken keine Trassenbestellungen erfolgen können. Es bedeutet lediglich, dass diese im gegebenen Fall nicht unmittelbar, sondern erst nach entsprechenden (Instandsetzungs-)Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden können.

Die konkreten Fragen darf ich als Vollzugsbehörde für die Einstellung von Strecken gemäß §29 Eisenbahngesetz i.d.g.F wie folgt beantworten:

Frage 1:

Wo und wie ist der Begriff „stillgelegte Strecke“ eisenbahnrechtlich normiert?

Antwort:

Das Eisenbahngesetz kennt den Begriff „stillgelegte Strecke“ nicht.

Frage 2:

Welche der erwähnten Strecken sind seit wann eingestellt im Sinne des Eisenbahngesetzes ?
Bitte um Antwort im einzelnen.

Antwort:

Auf folgenden Nebenbahnen der Österreichischen Bundesbahnen wurde gemäß § 29 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 bescheldmäßig die dauernde Einstellung des gesamten Eisenbahnverkehrs bewilligt:

1986:

Waldkirchen – Fratres/Staatsgrenze

1988:

Gaweinstal - Paasdorf Lb.

Paasdorf Lb. - Mistelbach Lb. (Personenverkehr)

Sulz-Nexing - Zistersdorf Stadt

Zistersdorf - Dobersmannsdorf

Laa a.d.Thaya Stadt - Zellemdorf - Sigmundsherberg (Personenverkehr)

Markt St. Ägyd am Neuwald - Kernhof

Enzersdorf bei Staatz - Poysdorf

Kienberg-Gaming - Lunz am See

Mariazell - Gußwerk

Vordernberg Markt - Eisenerz

2001:

Weizelsdorf - Ferlach

Mit Bescheid vom 25.6.2004:

Rohr - Bad Hall

Für den Abschnitt Paasdorf Lb. - Mistelbach Lb. mit einer Länge von 712 m ist ein Antrag auf dauernde Einstellung des Gesamtverkehrs anhängig.

Fragen 3, 4, und 5:

Auf welcher Rechtsgrundlage wird für nicht eingestellte Strecken das Entgegennehmen von Trassenbestellungen pauschal abgelehnt?

Steht die auf der Homepage der ÖBB dargestellte Vorgangsweise im Einklang mit geltendem Recht?

Steht sie insbesondere im Einklang mit

a) §§ 18 und 22 Eisenbahngesetz,

b) § 7 ÖPNRV-G,

c) europarechtlichen Vorgaben für den Infrastrukturzugang?

Antwort:

Es besteht keine Rechtsgrundlage, für nicht eingestellte Strecken von Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen die Entgegennahme von Trassenbestellungen pauschal abzulehnen.

Bei der auf der Homepage über die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten "stillgelegten Strecken" handelt es sich laut Auskunft der von mir befassten ÖBB um eine „kommerzielle Information im Rahmen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ und nicht: um einen eisenbahnrechtlich normierten Begriff. Dabei sollte - wie bereits zum Motiventail ausgeführt - lediglich zum Ausdruck gebracht werden, dass „keine Trassenbestellungen entgegenzunehmen“ nicht bedeutet, dass prinzipiell für alle angeführten Strecken keine Trassenbestellungen erfolgen können. Es bedeutet nur, dass entsprechende Trassen nicht unmittelbar, sondern allenfalls erst nach (Instandsetzungs-) Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden können.

Ob die auf der Homepage der ÖBB dargestellte Vorgangsweise im Einklang mit geltendem Recht steht, ist grundsätzlich u.a. von der Einordnung der einzelnen Strecken (z.B. vernetzte oder nicht- vernetzte Bahnen) und den Gründen für die Nicht-Entgegennahme (z.B. bereits gemäß § 29 EISbG eingestellte Strecken) abhängig und wäre daher im jeweiligen konkreten Einzelfall zu prüfen.

5a):

Neben § 29 EibG sieht § 19 EibG die Möglichkeit von betriebsbedingten Einstellungen vor. Das Eisenbahn(infrastruktur)unternehmen ist gemäß § 19 Abs. 1 EibG verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben.

Nach § 19 Abs. 3 EibG hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes zu verfügen, wenn die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht mehr gegeben ist.

Nach § 22 Abs. 2a EibG hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zugangs zur Verfügung zu stellen. Nach § 1a ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, dient und darüber Verfügungsberechtigt ist. Ausgenommen sind seit der Eisenbahngesetznovelle mit BGBl. I Nr. 38/2004 solche Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen nicht vernetzt sind, wie z.B. die Mariazellerbahn.

Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.

Während die angeführten Bestimmungen auch den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur (also der Strecke selbst) betreffen, wird in den restlichen Absätzen des § 22 EibG die Führung von Eisenbahnverkehr (also die Beförderung von Personen und Gütern) behandelt.

Abschließend darf ich zu dieser Frage anmerken, dass für jene Nebenbahnen, für welche eine Interessentensuche durchgeführt wurde, die ÖBB im Rahmen eines Schreibens im Jahr 1998 darauf hingewiesen wurden, „dass innerhalb einer bestimmten noch festzulegenden Frist – jedenfalls während einer laufenden Interessentensuche – keine derartigen Veränderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden dürfen, welche eine weitere Abwicklung eines Güterverkehrs gegenüber dem Bestand erschweren bzw. gänzlich unmöglich machen.“

5b):

Die Vorgangsweise der ÖBB steht meines Erachtens im Einklang mit § 7 ÖPNRV-G. Dieser sieht die Sicherstellung eines Grundangebotes vor. Dies setzt allerdings voraus, dass das Grundangebot auch angenommen wird.

Das Grundangebot kann aber auch durch Busverkehrsleistungen sichergestellt werden und setzt nicht unbedingt den Schienenverkehr voraus. Grundangebote, für die Verkehrsdiensverträge abgeschlossen wurden, sind von vornherein ausgenommen, da in diesen Fällen die Infrastruktur zwingend vorzuhalten ist.

5c):

Die europarechtlichen Vorgaben über den Zugang zur Infrastruktur wurden vom Gesetzgeber im Eisenbahngesetz 1967, zuletzt mit der Novelle BGBl. I 38/2004 umgesetzt (z.B. § 58 EibG: Diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur, § 59 EibG: Festlegung der Bedingungen für einen Zugang – Schienennetz-Nutzungsbedingungen).

Frage 8:

Welche Handhabe steht betriebswilligen Eisenbahn(verkehrs)unternehmen gegen diese Haltung der ÖBB zur Verfügung?

Antwort:

Einem Eisenbahnverkehrsunternehmen steht die in § 72 EisebG angeführte Möglichkeit der Anrufung der Schienen-Control Kommission zur Verfügung, so fern ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen abgelehnt wird.

Hinsichtlich der Aufsichtsführung ist überdies auf § 77 Abs. 1 EisebG zu verweisen, wonach der Schienen-Control GmbH unter anderem die Überwachung der Wahrung der Bereitstellungs- und Vorlagepflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sonstiger Eisenbahnunternehmen und der Zuweisungsstellen obliegt.

Fragen 7 und 8:

Was werden Sie unternehmen, um im Interesse der Güterkunden, der Fahrgäste und sonstiger Interessierter auf den erwähnten Strecken für ein Zugangebot zu sorgen?

Welche Maßnahmen werden Sie insbesondere bis wann im einzelnen setzen, um die bereits einer erfolgreichen Interessentensuche unterzogenen Strecken einer Ausschreibung mit dem Ziel einer Überantwortung an betriebswillige Neueigentümer zu unterziehen?

Antwort:

Sollten Eisenbahnunternehmen zu langfristiger und intensiver Nutzung der in Rede stehenden Infrastruktur bereit sein, wird die ÖBB auf Basis von Verträgen deren Benutzbarkeit sicherstellen.

Betreffend der einer erfolgreichen Interessentensuche unterzogenen Strecken ist anzuführen, dass eine Überantwortung an betriebswillige Eigentümer erst nach Abschluss und entsprechend dem Ergebnis einer Ausschreibung erfolgen kann. Bis jetzt konnte über die Finanzierung der Weiterführung dieser Strecken zwischen Bund und Ländern noch keine Einigung erzielt werden.

Mit freundlichen Grüßen

