

3649/AB XXIII. GP

Eingelangt am 28.04.2008

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0014-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, am . April 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3636//J-NR/2008 betreffend Gmunden: verkaufter Seebahnhof – ÖBB-Trassenführung, die die Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Pirkhuber , Freundinnen und Freunde am 28. Februar 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich unter teilweiser Verwendung von Informationen durch die ÖBB wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Ist es nach wie vor zutreffend, dass kein Antrag für eine Stilllegung der Trasse Engelhof-Gmunden Seebahnhof im Sinne des Eisenbahngesetzes vorliegt?

Antwort:

Es liegt zwischenzeitig ein Antrag auf Einstellung der Trasse Engelhof - Gmunden betreffend ÖBB Normalspurstrecke vor. Bei diesem Abschnitt handelt es sich um ein so genanntes Dreischiengleis, auf dem sich zwei Konzessionen überlagern, die der Normalspur der ÖBB und die der Schmalspur der Gmunden-Vorchdorf AG. Die Schmalspurkonzession bleibt weiterhin erhalten.

Frage 2:

Gibt es Anträge auf Stilllegung von Teilabschnitten in diesem Streckenabschnitt? Wenn ja, welche sind dabei konkret umfasst, wer ist der Antragsteller, wann wurden diese Anträge gestellt und bis wann ist mit einer endgültigen Entscheidung zu rechnen? Wenn nein, gibt es Änderungsanträge z.B. für eine Streckenverlegung, die gemäß Eisenbahngesetz beantragt wurden?

Antwort:

Die ÖBB Infrastruktur Bau AG hat mit 18. April 2008 den Antrag auf Einstellung des Streckenteils Engelhof - Gmunden Seebahnhof gestellt und für sonst keine anderen Streckenteile. Darin wurde auf die noch nicht abgeschlossene öffentliche Interessentensuche und die Nachreichung nach Vorliegen des Ergebnisses hingewiesen. Zwischenzeitig wurde das Verfahren im Sinne des § 29 Eisenbahngesetz einschließlich der gesetzlich vorgesehenen Einbindung des Landeshauptmannes eingeleitet.

Eine Entscheidung wird nach Vorliegen aller Anforderungen ehestmöglich erfolgen.

Ein Antrag auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für eine Veränderung von Eisenbahnanlagen in diesem Abschnitt beim zuständigen Landeshauptmann liegt nach Rückfrage meines Ressorts derzeit nicht vor.

Frage 3:

Sind beim Verkauf der Liegenschaft Gmunden-Seebahnhof an die gemeindeeigene Gesellschaft VFI & Co KG über den Verkaufspreis hinaus Provisionen an die ÖBB-Immobilien GmbH geflossen? Wenn ja, in welcher Höhe und wer hat diese bezahlt? Was ist mit diesen Provisionen geschehen?

Antwort:

Die ÖBB teilen mir mit, dass die ÖBB Verkäufer der Liegenschaften die ÖBB-Infrastruktur Bau AG war. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH als Tochter der ÖBB-Infrastruktur Bau AG war im Rahmen des Liegenschaftsverkaufes als Makler tätig. Diese Gesellschaft hat für den Verkauf marktübliche Maklerprovisionen verrechnet. Die Maklerprovisionen stellen Einnahmen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH dar und kommen als solche dem ÖBB-Konzern zugute.

Frage 4:

Hat die ÖBB beim Verkauf der Flächen Vereinbarungen getroffen, um eine anteilige Beteiligung bei allfälligen Umwidmungsgewinnen (eines Eisenbahngrundstücks bzw. Grünland zu Bauland) im Rahmen des Weiterverkaufs an die Investorengruppe zu lukrieren? Wenn nicht, womit wird dies begründet?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖBB wurde im Liegenschaftsbewertungsgutachten die zukünftige Verwendung und Widmung bei der Bemessung des Verkehrswertes bereits berücksichtigt. Ausgenommen ist das neu gebildete Grundstück Nr. 228/1 (Grünland, Spiel- und Liegewiese, See). Bei Umwidmung dieses Grundstücks innerhalb der nächsten 15 Jahre in Bauland sind, wie mir die ÖBB mitteilen, 50 % der Wertsteigerung an die Verkäuferin zu zahlen, wobei es sich hierbei um eine derzeit und nach Auskunft der Gemeinde auch künftig als Badeplatz benützte Fläche, außerhalb des derzeitigen Hotelprojektes handelt.

Frage 5:

Sind beim Verkauf des Seebahnhofes auch Gleisanlagen mitveräußert worden? Wenn ja, welche Konsequenzen hat dies für allfällige sonstige Verpflichtungen der ÖBB? Wurde von der Gemeinde Gmunden bzw. der gemeindeeigenen VFI & Co KG bereits ein Antrag auf Auflassung oder Änderung des Streckenabschnittes im Einzugsbereich des Seebahnhofes gemäß Eisenbahngesetz gestellt? Wenn ja, mit welchem Datum?

Antwort:

Wie mir die ÖBB mitteilen, sind die Gleisanlagen im Kaufvertrag nicht erwähnt. Die Eisenbahntrasse wurde durch eine immerwährende Dienstbarkeit gesichert. Die Gemeinde Gmunden oder der VFI & Co KG sind nicht antragsberechtigt für Auflassungen.

Frage 6:

Wurde im Verkaufsvertrag auch Bezug genommen auf die Absicht der Gemeinde, das Areal an eine Investorengruppe weiterzuverkaufen, die darauf ein Hotel errichten soll?

Wenn ja, wie wurde eine weitere allfällige Benutzung der Schienen durch die ÖBB bzw. allfälliger Vertragspartner der ÖBB gesichert?

Antwort:

Im Vertrag wird nach Auskunft der ÖBB kein Bezug auf einen Weiterverkauf zur Errichtung eines Hotels genommen. Die Dienstbarkeit für die Eisenbahntrasse wurde darin immerwährend eingeräumt und ist laut ÖBB daher unabhängig von einer allfälligen Weiterveräußerung der Liegenschaft. Sie wäre daher auch von einem Hotelerrichter zu beachten.

Frage 7:

Wurde im Verkaufsvertrag die Verlegung des Seebahnhofes vereinbart? Wurde der Kostenträger einer eventuellen Verlegung (Seebahnhof ist Bahnhof des OÖVV) im Verkaufsvertrag festgelegt? Wenn nein, warum hat man dies im Vertrag nicht geregelt?

Antwort:

Dazu wird von den ÖBB berichtet, dass dies nicht vereinbart wurde. Bei der Vertragserrichtung wurde jedoch ein immerwährendes Servitut für die Eisenbahntrasse im derzeitigen Bestand vereinbart.

Frage 8:

Sind mit dem Verkauf des Seebahnhof-Areals auch andere Vertragspartner der ÖBB, wie z.B. die Stern&Hafferl als Betreiber der Linie Vorchdorf-Gmunden direkt oder indirekt betroffen? Wenn ja, in welcher Weise? Sind damit vertragliche Änderungen mit diesem Partnern notwendig geworden?

Antwort:

Andere Vertragspartner der ÖBB sind nach Auskunft der ÖBB durch den Verkauf des Seebahnhofareals nicht direkt betroffen. Indirekt ergibt sich ein Bezug zur Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf Aktiengesellschaft (Tochter der Fa. Stern & Hafferl), die Inhaberin der eisenbahnrechtlichen Konzession für die Schmalspurstrecke ist. Hier wurde im Kaufvertrag vorgesehen, dass sich der Käufer der Liegenschaften mit dem Inhaber dieser Konzession selbst ins Einvernehmen setzen muss. Vertragliche Änderungen sind nicht erforderlich.

Frage 9:

Ist durch Ihr Ressort sichergestellt, dass keine Abbrucharbeiten oder Veränderungen der Gleisanlagen im Bereich Gmunden Seebahnhof vorgenommen werden, bevor eine rechtsgültige Genehmigung gemäß Eisenbahngesetz vorliegt? Wenn nein, womit begründen Sie dies?

Antwort:

So ferne Abbrucharbeiten einen gänzlichen Abtrag von Gleisanlagen für einen Streckenabschnitt umfassen, ist zuvor die Bewilligung für eine Einstellung einzuholen. Das Erfordernis der Einholung einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung für Veränderungen an Gleisanlagen und der Beantragung entsprechender Genehmigungen richtet sich nach den Bestimmungen im 7. Hauptstück des Eisenbahngesetzes (§§ 31 ff EISbG). Bei Zutreffen der Voraussetzungen des § 36 Eisenbahngesetz ist die Möglichkeit der Durchführung als genehmigungsfreies Vorhaben vorgesehen. Die rechtlichen Bestimmungen sind selbstverständlich einzuhalten.

Auch die ÖBB bekräftigen, dass dies durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG sichergestellt ist und dass dies seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG gegenüber den Beteiligten bereits Anfang des Jahres ebenso sichergestellt wurde.

Frage 10:

Ist davon auszugehen, dass ein Schienenersatzverkehr von den ÖBB nur für eigene Bauvorhaben, wie Streckenausbau, Verbesserungs- und Sanierungsmaßnahmen von der Eisenbahnbehörde genehmigt wird? Wie sieht bei einer eventuellen Genehmigung die Finanzierung des Schienenersatzverkehrs aus? Kann ein solcher auch für private Investoren oder die Gemeinde mit ÖBB-Geldern finanziert werden? Wenn ja, womit begründen Sie dies?

Antwort:

Im Rahmen des Berechtigungsumfanges der Erbringung einer Eisenbahnverkehrsleistung ist bereits auch die Möglichkeit der Durchführung eines Schienenersatzverkehrs durch das berechnete Eisenbahnunternehmen enthalten.

Zudem teilt die ÖBB mit, dass seitens der ÖBB seit 1988 keine Personenbeförderung mehr durchgeführt wird. Daher stellt sich die Frage nach einem Schienenersatzverkehr nicht.

Frage 11:

Stimmt die Behauptung, dass für Streckenverlegungen von ÖBB-Trassen oder solchen, die an Dritte verpachtet sind, das Eisenbahngesetz gar nicht zuständig ist, weil in diesen Fällen nur eine Betriebsgenehmigung erforderlich ist?

Antwort:

Die Veränderung von Eisenbahnen/Eisenbahnlagen eines Eisenbahnunternehmens, auch im Rahmen einer Überlassung gemäß § 25 Eisenbahngesetz, unterliegt den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes, wie z.B. die Anwendung der Bestimmungen zur Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, Betriebsbewilligung oder Durchführung genehmigungsfreier Vorhaben. Das Eisenbahngesetz ist anzuwenden. Die Behauptung ist nicht zutreffend.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann