



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0059-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 24. November 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 24. September 2015 unter der **Nr. 6597/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Einstellung der Strecke Höhenbahn Schoberboden-Reißeck/Seenplateu gem. § 2 EisbG gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Ist Ihrer Meinung nach eine betriebswirtschaftliche Unzumutbarkeit nach § 2 EisbG, trotz der negativen Stellungnahme bzw. der in Zweifel gezogenen wirtschaftlichen Berechnung seitens der Abteilung 7 des Landes Kärnten, gegeben?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die wirtschaftliche Unzumutbarkeit für die Höhenbahn ist nach wie vor gegeben, da sich an den Zahlen, die den Berechnungen zu Grunde liegen, keine Änderungen ergeben haben. Die den wirtschaftlichen Berechnungen zu Grunde liegenden Daten berücksichtigen sowohl die Aufwendungen (Instandhaltung und Erhaltung der Infrastruktur und Betrieb der Bahn) als auch die sich ergebenden Erträge aus dem Betrieb der Höhenbahn.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Welche Faktoren wurden bei der betriebswirtschaftlichen Betrachtung neben den touristischen Einnahmen noch berücksichtigt?*
- *Welche nicht?*

In den betriebswirtschaftlichen Betrachtungen wurden lediglich die direkt der Höhenbahn zurechenbaren Aufwendungen und Erträge berücksichtigt.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Wurden bei der betriebswirtschaftlichen Betrachtung neben den Erträgen aus den Besucherzahlen auch die aus der Energiewirtschaft erzielten Gewinne sowie die Kosten für die Wartung und die Instandhaltung der Kraftwerksgruppe berücksichtigt?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die aus der Energiewirtschaft erzielten Gewinne, sowie die Kosten für die Wartung und Instandhaltung der Kraftwerksgruppe können nicht dem Eisenbahnunternehmen zugeschlagen werden, da der Eisenbahnbetrieb als selbständiger Bereich zu führen ist.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Wurde bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt, dass die Höhenbahn lediglich als eine Nebenanlage der Reißeck-Kreuzeck-Kraftwerksgruppe zu betrachten ist und somit als Teil des gesamten Kraftwerkssystems zu bewerten ist?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Höhenbahn gehört zwar zur Unternehmensgruppe Reißeck-Kreuzeck ist aber, nachdem sie auch Personenverkehr in eingeschränktem Umfang betreibt als beschränkt öffentliches Eisenbahnunternehmen tätig. Als solches ist sie nicht lediglich eine Nebenanlage des Kraftwerksunternehmens und damit auch nicht als Teil des gesamten Kraftwerkssystems zu sehen, sondern eigenständig zu betrachten und zu bewerten.

Darüber hinaus darf darauf hingewiesen werden, dass seitens der Verbund AG im September 2013 entsprechend den Vorschriften des EisbG eine Interessentensuche durchgeführt wurde, auf Grund derer jedoch kein Angebot gelegt wurde.

Zu den Fragen 12 bis 18:

- *Ist die geplante Ersatzlösung einer Fahrstraße zu den Kraftwerksanlagen am Reißbeck-Seenplateau rechtlich gesichert?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Welche Alternativen zur erwähnten Fahrstraße wird es geben, wenn diese witterungsbedingt nicht passier-/befahrbar sein sollte?*
- *Welche Maßnahmen werden getroffen, um die Sicherheit der Bevölkerung im Falle einer witterungsbedingten (oder sonstigen) „Nicht-Erreichbarkeit“ der Kraftwerksanlagen über die Fahrstraße bzw. durch ein Luftfahrzeug zu gewährleisten?*
- *Welche zusätzlichen Transportwege (außer Fahrstraße) werden Einsatzkräfte bzw. Expertinnen und Experten in Zukunft nutzen können, um ggf. auftretende Störungen der Kraftwerksanlage am Reißbeck-Seenplateau vor Ort zu beheben?*
- *Wie wird sichergestellt, dass Einsatzkräfte und Expertinnen/Experten bspw. bei einer witterungsbedingten Nichtnutzbarkeit / Unpassierbarkeit (bspw. Lawinengefahr) der Fahrstraße im Falle einer Störung beim Kraftwerk (Staudamm, Rohrsystem, Stollensysteme, etc.) diese beheben und somit auch die am Fuße des Reißbecks liegenden Gemeinden bzw. Bürger vor der Gefahr einer von der Anlage ausgehenden Katastrophe bewahren können?*

Die Fahrstraße besteht bereits und wird auch bereits durch die Mitarbeiter der Kraftwerksgruppe genutzt.

Durch den Transport auf der Fahrstraße bestehen größere Transportkapazitäten als auf der durch die Kapazität der Wagen und die Stollengröße eingeschränkten Möglichkeiten der Schiene. Teile der Schienenstrecke sind ebenso exponiert gelegen wie die Bereiche der Fahrstraße, weswegen auch dort die Frage der Nichterreichbarkeit relevant erscheint. Die rechtliche Sicherung der Fahrstraße ist nicht durch den Bund zu beurteilen.

Zu den Fragen 19 bis 27:

- *Mit welchen Auswirkungen rechnen Sie durch die Einstellung der Höhenbahn auf die Tourismusregion Mölltal/Hohe Tauern/Kärnten?*
- *Wie ist Ihrer Meinung nach die Einstellung der Höhenbahn und die damit verbundene Entlassung von 15 Personen angesichts der aktuellen Arbeitslosenrate im Bezirk Spittal/Drau (14%) vertretbar?*
- *Wie wurden Ihrerseits die bereits erwähnten Stellungnahmen seitens der betroffenen Gemeinden / der Fachabteilung 7 des Landes Kärnten bei der Beurteilung zur Einstellung der Höhenbahn Schoberboden-Reißeck/Seenplateau berücksichtigt?*
- *Warum wurde die Einstellung der Bahn dennoch genehmigt?*
- *Werden Sie die Voraussetzungen für eine dauernde Einstellung der Reißeck Höhenbahnstrecke nach den Bestimmungen des EisbG nochmals überprüfen?*
- *Wenn ja, inwiefern/wann?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Sollten die Voraussetzungen nicht gegeben sein, werden Sie Ihre Zustimmung zur Einstellung der Reißeck Höhenbahnstrecke widerrufen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

§ 28 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) sieht den Antrag eines Eisenbahnunternehmens auf die dauernde Einstellung des Betriebes vor, sofern die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar ist. Bei Vorliegen der darin genannten Voraussetzungen hat die Behörde einzustellen, es ist daher keine Ermessensentscheidung.

Der Antrag auf Einstellung erfolgte mit Vorlage entsprechender Unterlagen zur Begründung der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit sowie in Nachreichungen zu Detailpositionen der wirtschaftlichen Betrachtung. Zum Antrag wurde auch das Ergebnis einer öffentlichen Interessentensuche vorgelegt, dass Bemühungen um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos geblieben sind.

Dem Landeshauptmann von Kärnten wurde im Rahmen des gesetzlich vorgesehenen Anhörungsrechtes die Möglichkeit zur Stellungnahme mit Übermittlung der vorgelegten Unterlagen sowie auch der abschließenden Beurteilung aus wirtschaftlicher Sicht in einem ausreichenden Zeitraum eingeräumt. Eine Verpflichtung zur Abgabe einer Stellungnahme ist nicht gegeben. Im Rahmen dieser Anhörung kann der Landeshauptmann z.B. die berührten Gemeinden oder einzelne

berührte Fachabteilung des Amtes der Landesregierung einbeziehen und deren Interessen und Vorbringen in die Stellungnahme einfließen lassen.

Eine direkte Übermittlung von Einzelstellungnahme an die Eisenbahnhörde ist im EisbG nicht vorgesehen. Unabhängig davon wurden jedoch auch diese (Stellungnahme der Abteilung 7 der Landesregierung Kärnten– bzw. die mitübermittelten Stellungnahmen) bei der Prüfung der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit mitbetrachtet.

Da das Unternehmen alle gesetzlichen Anforderungen der Nachweise und Durchführung einer öffentlichen Interessentensuche erfüllt hat, war die dauernde Einstellung zu bewilligen.

Dieser Bescheid ist mit den darin erworbenen Rechten des Antragstellers zwischenzeitig auch in Rechtskraft im Sinne einer Unanfechtbarkeit als auch Unwiderrufbarkeit erwachsen.

Zu den Fragen 28 und 29:

- *Wurden von der Verbund Hydro Power AG bereits Angaben (schriftlich oder mündlich) gemacht, wonach auch beabsichtigt wäre, den Schrägaufzug von Kolbnitz auf den Schoberboden einzustellen?*
- *Wenn ja, wann wurden diese Angaben gemacht und wie waren diese inhaltlich ausgestaltet*

Dem bmvit gegenüber sind bis dato keine diesbezüglichen Angaben gemacht worden.

Zu den Fragen 30 und 31 sowie 33:

- *Laut Auskunft der Verbund Hydro Power AG ist die bestehende Konzession für den Schrägaufzug bis 2022 befristet, welche gesetzlichen Auflagen gibt es für eine Konzessionsverlängerung?*
- *Wie kann eine Konzessionsverlängerung erwirkt werden?*
- *Bis wann müsste spätestens um eine Konzessionsverlängerung angesucht werden, damit der Betrieb des Schrägaufzugs problemlos auch nach 2022 fortgeführt werden kann?*

Gemäß § 28 Seilbahngesetz 2003 ist eine Verlängerung der Konzession zulässig. Der diesbezügliche Antrag ist spätestens ein Jahr vor Ablauf der Konzession bei der Behörde einzubringen (andernfalls ist der Antrag zwar zulässig, gilt aber als verspätet eingebracht).

Voraussetzung für die Verlängerung der Konzession ist, dass das öffentliche Interesse am Betrieb der Seilbahn weiterhin gegeben ist und der technische Zustand der Seilbahn auch für den Verlängerungszeitraum einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erwarten lässt. Dabei können bei jenen öffentlichen Seilbahnen, welche vor dem 3.5.2004 genehmigt bzw. errichtet wurden, als Grundlage jene Regelwerke und Nachweisverfahren herangezogen werden, welche unmittelbar vor dem In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes für die betreffende Seilbahn angewendet worden sind.


Zu den Fragen 32 sowie 34 und 35:

- *Mit welchen Kosten ist dabei zu rechnen?*
- *Mit welchem verwaltungstechnischen bzw. behördlichen Aufwand ist bei einem Ansuchen zur Konzessionsverlängerung zu rechnen?*
- *Welche Kosten könnten durch die Konzessionsverlängerung entstehen, wenn man den Betrieb im bisherigen Umfang aufrechterhalten will?*

Gemäß Gebührengesetz 1957 wären der Antrag um Verlängerung der Konzession mit € 47,30 und die Beilagen mit € 3,90 (pro Bogen) zu vergebühren, wobei der Umfang der Beilagen erheblich variieren kann. Weiters wäre gemäß Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 für die Verlängerung der Konzession ein Betrag in Höhe von € 163,-- zu entrichten.

Welche Baumaßnahmen erforderlich wären, um eine Konzessionsverlängerung zu erwirken, sind derzeit nicht bekannt. Die Prüfung solcher Maßnahmen kann erst bei Vorliegen eines konkreten Antrages erfolgen. Aus diesem Grund kann auch der verwaltungsbehördliche Aufwand zum jetzigen Zeitpunkt nicht beziffert werden.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtsigniert. 7 von 7	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-11-24T10:17:32+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	mx3r79OxgN/2q2DklO62F+RP+qC.JotBoGz4g026mwPBDf4z/nFhCObkZeOKHWtxC4gaQ1rOGB+A4bq6UR/IIGtTMNGImqM6D1R77ZkiOTqFn/rGG+uHp9SrOVLu90zdWgA3Tx82exfV6tu7ShczPC47EI25y25r8H9UpyeBcNNo3L+2FIsf3XXYuFoPRVwCDc/m6UFN9H4675pn2+RPYyT9xj05BwhRDNVC1zvTxNZLkzA1PpjiPbAoG4H6hSXhFF/MJ6q0Exn/www0Gft/OLQSJBLF7Zjqwwm3Hv/kgj7YaDIKvas28YCeboxq8BnMBKg2YQqqstZGTTviNBMor7A==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	