

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

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0002-I/PR3/2019

2. April 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 12. Februar 2019 unter der **Nr. 2807/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bewilligung für ÖBB Starkstromleitungen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7:

- *Was gedenken Sie gegen diesen bereits vom LVwG Wien und der Volksanwaltschaft festgestellten Missstand (Betrieb der konsenslosen Eisenbahnanlage) zu unternehmen?*
- *Wird nun ein ordnungsgemäßes Betriebsbewilligungsverfahren für die in Streit stehende Starkstromleitungstrasse nachgeholt?*
 - a. *Wenn ja, wann?*
 - b. *Wenn nein, weshalb wird solch ein Betriebsbewilligungsverfahren nicht nachgeholt?*
- *Gedenken Sie die ÖBB zur Stellung eines entsprechenden Antrags auf Erteilung einer Betriebsbewilligung aufzufordern?*
 - a. *Wenn ja, wann und welche Frist gedenken Sie den ÖBB zur Stellung eines solchen Antrags einzuräumen?*
 - b. *Wenn nein, weshalb nicht?*
- *Wie gedenken Sie vorzugehen, wenn die ÖBB einen solchen Antrag nicht stellen?*
- *Würde dies auf ein ex-lege Stilllegung der Leitung hinauslaufen, sieht das Gesetz doch vor, dass solche Anlagen nur mit aufrechter Bewilligung betrieben werden dürfen?*
- *Wie gedenken Sie bis zur rechtskräftigen Erteilung/bzw. Versagung der Betriebsbewilligung vorzugehen?*
- *Wird die Anlage bis zum rechtskräftigen Abschluss des Betriebsbewilligungsverfahrens stillgelegt?*
 - a. *Wenn ja, wann?*

b. Wenn nein, weshalb nicht?

Vorangestellt werden darf, dass die Frage eines allfälligen „konsenslosen Betriebs“ der gegenständlichen Eisenbahnanlage, und zwar der „110 kV ÖBB-Bahnstromleitung UW Villach – UW St. Veit an der Glan“, bereits Gegenstand umfassender behördlicher Ermittlungen war.

Diesen behördlichen Ermittlungen lagen entsprechende Beschwerden eines Eigentümers eines im Gefährdungsbereich der gegenständlichen Bahnstromleitung gelegenen Grundstücks zugrunde und war – wie in der Anfrage erwähnt – bereits auch Gegenstand mehrerer Anfragen der Volksanwaltschaft.

Was die Frage eines allfälligen „konsenslosen Betriebs“ der gegenständlichen „110 kV ÖBB-Bahnstromleitung UW Villach – UW St. Veit an der Glan“ betrifft, ist zu sagen, dass gemäß den dazu durchgeführten behördlichen Ermittlungen ein „konsensloser Betrieb“ dieser Bahnstromleitung nicht vorliegt.

Dies darf zusammenfassend wie folgt begründet werden:

Mit Bescheid des Landeshauptmanns von Kärnten vom 16.5.1955 wurde für die gegenständliche Bahnstromleitung die eisenbahnrechtliche Genehmigung erteilt.

Der dem BMVIT vorliegenden Niederschrift der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Abteilung E 31, vom 6.12.1956, zu Zl. E/902/5-1955, ist zu entnehmen, dass die gegenständliche Bahnstromleitung im Jahr 1956 tatsächlich in Betrieb genommen wurde.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Jahr 1956 war das (österreichische) Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, noch nicht in Kraft.

Mit § 2 des Verfassungsgesetzes über die Wiederherstellung des Rechtslebens in Österreich (Rechts-Überleitungsgesetz – R-ÜG) wurden „alle übrigen Gesetze und Verordnungen, die nach dem 13. März 1938 für die Republik Österreich oder ihre Teilbereiche erlassen wurden, bis zur Neugestaltung der einzelnen Rechtsgebiete als österreichische Rechtsvorschriften in vorläufige Geltung gesetzt“.

Auf die gegenständliche Bahnstromleitung fanden daher die Bestimmungen des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 4.7.1939 (in der Folge: „Reichsbahngesetz“) und des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland vom 30.4.1943 (in der Folge: „Eisenbahngesetz 1943“) Anwendung.

Gemäß § 1 Abs. 2 Z 2a des Reichsbahngesetzes zählte zu dem vom Deutschen Reich unter dem Namen „Deutsche Reichsbahn“ verwalteten Reichseisenbahnvermögen auch „das bis zum 17. März 1938 von der Unternehmung ‚Österreichische Bundesbahnen‘ treuhänderisch verwaltete österreichische Bundesvermögen und das Vermögen des Wirtschaftskörpers ‚Österreichische Bundesbahnen‘ einschließlich aller öffentlichen und privaten Rechte und Verbindlichkeiten dieser beiden Vermögen, die auf Grund der Verordnung vom 17. März 1938 (Reichsgesetzbl. I S 252) von der Deutschen Reichsbahn als Sondervermögen des Reichs verwaltet werden.“

Das Reichsbahngesetz enthielt in dessen § 23 Bestimmungen über die Feststellung der Pläne für den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen (Planfeststellung). Bestimmungen über das Erfordernis einer (eisenbahnbehördlichen) „Betriebsbewilligung“ sind hingegen nicht ersichtlich.

Gemäß § 24 erster Satz des Reichsbahngesetzes hatte die Deutsche Reichsbahn dafür einzustehen, dass die Reichseisenbahnanlagen einschließlich der Betriebsmittel allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen; Abs. 2 dieser Bestimmung legte zudem ausdrücklich fest, dass Abnahmen durch andere Behörden nicht stattfinden.

Demgemäß erfolgte die Inbetriebnahme der anfragegegenständlichen Bahnstromleitung gemäß § 24 des Reichsbahngesetzes durch das Eisenbahnunternehmen selbst.

Gemäß § 1 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1943 galt dieses nur für die „nichtreichseigenen“ Eisenbahnen in vollem Umfang. Für die dem Reichsbahngesetz unterliegenden Eisenbahnen galten „nur dessen Bestimmungen der §§ 2, 3 Abs. 4, § 5 Abs. 7, § 8 unter I Buchst. c, d und e, § 8 unter III und IV und §§ 20, 21 und 23, und zwar sinngemäß“.

§ 22 des Eisenbahngesetzes 1943, in welchem die Betriebsbewilligung normiert ist, galt daher nicht für die dem Reichsbahngesetz unterliegenden Eisenbahnen; und somit gemäß § 1 Abs. 2 Z 2a des Reichsbahngesetzes auch nicht für Eisenbahnen, die bis zum 17. März 1938 den Österreichischen Bundesbahnen zugeordnet waren. Diese Bestimmung war daher auch nicht auf die anfragegegenständliche Bahnstromleitung anwendbar.

Am 8.3.1957 ist das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, (EisbG) in Kraft getreten.

Das Eisenbahngesetz 1957 sieht zwar das Erfordernis einer eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung vor, dessen Übergangsbestimmung des § 59 Abs. 1 legt allerdings fest, dass die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehenden Eisenbahnen im Genuss der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen bleiben.

Demgemäß ist in rechtlicher Hinsicht davon auszugehen, dass die Aufnahme des Betriebs der gegenständlichen Bahnstromleitung weder einer eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1943 noch des Eisenbahngesetzes 1957 bedurfte.

Aufgrund der oben angesprochenen Beschwerden eines Eigentümers eines im Gefährdungsbereich der gegenständlichen Bahnstromleitung gelegenen Grundstücks hat im Zuge der behördlichen Ermittlungen der Amtssachverständige für Elektrotechnik des BMVIT am 6.2.2019 einen Ortsaugenschein im beschwerdegegenständlichen Bereich der Bahnstromleitung durchgeführt.

Dieser Ortsaugenschein hat in fachlicher Hinsicht ergeben, dass die Bahnstromleitung gemäß dem oben genannten Bescheid des Landeshauptmanns von Kärnten vom 16.5.1955 errichtet wurde und betrieben wird.

Eine Zusammenschau der vorstehend dargestellten Rechtslage mit den Ergebnissen des Ortsaugenscheins des Amtssachverständigen für Elektrotechnik ergibt somit, dass von einem rechtmäßigen Bestand und Betrieb der Bahnstromleitung durch die ÖBB-Infrastruktur AG auszugehen ist.

Der im Motiventeil behauptete „Missstand“ des „Betriebs der konsenslosen Eisenbahnanlage“ liegt daher aus meiner Sicht nicht vor, sondern ist vielmehr von einem „konsensgemäßen Betrieb“ der Bahnstromleitung auszugehen.

Aus meiner Sicht ist daher keine offenbar für notwendig erachtete „Nachholung“ eines eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens (gemeint offenbar gemäß den diesbezüglich derzeit geltenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957) erforderlich.

Aus diesem Grund ist daher auch weder die Stellung eines Antrags auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung durch die ÖBB-Infrastruktur AG für die gegenständliche Bahnstromleitung erforderlich bzw. würde eine Aufforderung der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellung eines derartigen Antrags einer entsprechenden Rechtsgrundlage entbehren.

Aufgrund des Umstandes, dass von einem „konsensgemäßen Betrieb“ der in Rede stehenden Bahnstromleitung auszugehen ist, ist auch die in der Anfrage angesprochene Außerbetriebnahme („Stilllegung“) dieser Bahnstromleitung durch die ÖBB-Infrastruktur AG bis zu einer rechtskräftigen (eisenbahnbehördlichen) Entscheidung über die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung nicht erforderlich bzw. würde ein entsprechender Auftrag an die ÖBB-Infrastruktur AG, die gegenständliche Bahnstromleitung bis zum Zeitpunkt einer rechtskräftigen (eisenbahnbehördlichen) Entscheidung über die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung außer Betrieb zu nehmen, einer entsprechenden Rechtsgrundlage entbehren.

Zu Frage 8:

- *Gemäß § 163 Z 10 des Eisenbahngesetzes begeht eine Verwaltungsübertretung, wer eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt. Werden Sie aufgrund dieser Bestimmung gegenüber den ÖBB ein Verwaltungsstrafverfahren einleiten?
 - a. Wenn ja, wann?
 - b. Wenn nein, mit welcher Begründung?*

Aus den zu den Fragen 1 bis 7 getätigten Ausführungen ergibt sich aus meiner Sicht, dass das Tatbestandselement der Inbetriebnahme der gegenständlichen Bahnstromleitung „ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung“ nicht erfüllt ist, sodass es an einer Rechtsgrundlage für die Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens gemäß § 163 Z 10 EisbG 1957 fehlt.

Der Vollständigkeit halber darf darauf hingewiesen werden, dass ein Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 163 EisbG 1957 zudem von der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde durchzuführen wäre.

Zu Frage 9:

- *Der Verdacht liegt nahe, die ÖBB hätten die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften unter Vorspiegelung falscher Tatsachen (Behauptung die Anlage würde über eine aufrechte Betriebsbewilligung verfügen) zur Unterzeichnung der Servitutsverträge verleitet. Eine solche Vorgangsweise erfüllt, sofern sie tatsächlich passiert ist, den Straftatbestand des Betrugs. Wird einer Behörde der Verdacht einer Straftat bekannt, die ihren gesetzlichen Wirkungsbereich betrifft, so ist sie zur Anzeige an Kriminalpolizei oder Staatsanwaltschaft verpflichtet. Sollte sich der Verdacht erhärten – werden Sie ihrer Pflicht nach § 78 StPO nachkommen?*

Aufgrund meiner obigen Ausführungen ist von einem „konsensgemäßen Betrieb“ der gegenständlichen Bahnstromleitung durch die ÖBB-Infrastruktur AG auszugehen, sodass der in der Anfrage - offenbar in Zusammenhang mit dem Abschluss zivilrechtlicher Vereinbarungen - geäußerte Verdacht einer betrügerischen Vorgangsweise der ÖBB-Infrastruktur AG nicht nachvollzogen werden kann.

Zu Frage 10:

- *Die illegale Leitung hat auch ein Sicherheitsproblem. Vor Jahren hat ein Funkenüberschlag der Starkstromleitung einen Baum in Brand gesetzt, was eine Folge der heute nicht mehr genehmigungsfähigen zu geringen Seilhöhe war. Ist Ihnen dieser Missstand bekannt?
 - a. Wenn ja, weshalb wurde die Seilhöhe nicht entsprechend den Sicherheitsbestimmungen angepasst?
 - b. Wenn nein, gedenken Sie, in Zukunft gegen diesen Missstand Maßnahmen zu veranlassen?*

Unter Bezugnahme auf die zu den Fragen 1 bis 7 getätigten Ausführungen ist noch einmal festzuhalten, dass es sich bei der in Rede stehenden Bahnstromleitung – entgegen der in der Anfrage offenbar vertretenen Auffassung – um keine „illegale Leitung“ handelt, sondern vielmehr von einem rechtmäßigen Bestand und Betrieb der Bahnstromleitung durch die ÖBB-Infrastruktur AG auszugehen ist.

Was das von Ihnen angesprochene „Sicherheitsproblem“ der Bahnstromleitung betrifft, ist auf die Ergebnisse des vom Amtssachverständige für Elektrotechnik des BMVIT am 6.2.2019 durchgeführten Ortsaugenscheins zu verweisen, woraus sich zusammenfassend ergibt, dass die gegenständliche Bahnstromleitung gemäß dem Bescheid des Landeshauptmanns von Kärnten vom 16.5.1955 errichtet und betrieben wird.

Der Amtssachverständige hat in diesem Zusammenhang sinngemäß insbesondere auch festgestellt, dass die erforderlichen Mindestabstände der Bahnstromleitung von der Geländeoberkante sowohl nach der dem damaligen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid zugrundeliegenden Norm als auch nach der aktuell geltenden Norm eingehalten bzw. sogar überschritten werden.

Der Amtssachverständige hat in diesem Zusammenhang insbesondere auch festgestellt, dass die Funktions- und Betriebssicherheit der gegenständlichen Bahnstromleitung durch regelmäßige und entsprechend dokumentierte Inspektionsmaßnahmen der ÖBB-Infrastruktur AG kontrolliert wird. Ebenso ist die Durchführung der erforderlichen Instandhaltungstätigkeiten durch die ÖBB-Infrastruktur AG dokumentiert.

Es ist daher davon auszugehen, dass auch das in der parlamentarischen Anfrage vermutete „Sicherheitsproblem“ der Bahnstromleitung nicht vorliegt.

Ing. Norbert Hofer

