

5934/AB**vom 21.05.2021 zu 6133/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: 2021-0.235.081

21. Mai 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Erwin Angerer und weitere Abgeordnete haben am 26. März 2021 unter der **Nr.6133/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Stilllegung der Interessentenhaltestelle Oberfalkenstein bei Obervellach gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

➤ *Wie definieren Sie eine „Interessentenhaltestelle“?*

Die Errichtung einer Interessentenhaltestelle erfolgt auf Wunsch der Gebietskörperschaft (in den meisten Fällen der Gemeinde) oder eines Gewerbebetriebes. Die Finanzierung der Errichtung, des Betriebs und der Erneuerung wird in einem privatrechtlichen Vertrag zwischen den ÖBB und der jeweiligen Interessent_in geregelt (in den meisten Fällen Kostentragung für Errichtung, Betrieb und Erneuerung: 100% Gemeinde).

Ab der Bahngründerzeit bis Mitte des 20. Jahrhunderts war die Errichtung von eher schwach frequentierten Interessentenhaltestellen durchaus gängige Praxis. Zu diesem Zeitpunkt bestand eine Haltestelle meistens aus Erdbahnsteigen, schienegleichem Übergang und einem kleinen Wartehäuschen. Heute erfordert die Errichtung von Haltestellen aus Sicherheitsgründen einen hohen technischen Aufwand und ist entsprechend kostenintensiv.

Zu den Fragen 2 und 3:

- Ist der Betrieb einer Interessentenhaltestelle grundsätzlich an eine bestimmte Frequenz bzw. Anzahl von Fahrgästen gebunden?
 - a. Wenn ja, warum und wie hoch ist die Mindestanzahl an Fahrgästen?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
- Wann wird eine Haltestelle als „unwirtschaftlich“ eingestuft?

Wie bereits in Frage 1 erläutert, geht die Errichtung von Interessentenhaltestellen in den meisten Fällen auf die Bahngründerzeit zurück. Ob für die damalige Entscheidungsfindung bestimmte Kriterien herangezogen wurden, ist nicht bekannt.

Im Zielnetz 2025+, welches in den Jahren 2009-2010 erarbeitet wurde, sind bestimmte Schwellenwerte für die Systemadäquanz von Verkehrsstationen festgelegt, die eine wirtschaftlich vertretbare Nutzung der Infrastruktur sicherstellen sollen. Die Kriterien reflektieren naturgemäß eine Prioritätensetzung zu einem gegebenen Zeitpunkt. Verkehrsstationen, die unter der Grenze von 80 prognostizierten Reisenden liegen, wurden und werden hinsichtlich ihres Fortbestandes von der ÖBB-Infrastruktur AG geprüft.

Dieses Kriterium wird auch sinngemäß für Interessentenhaltestellen angewandt. So wird ab einer prognostizierten Fahrgastfrequenz von 80 Reisenden und 40 Zugfahrten pro Tag ein überwiegendes übergeordnetes verkehrspolitisches Interesse attestiert. Im Fall von anstehenden Erneuerungsmaßnahmen kann die Interessentenhaltestelle in das bei der ÖBB-Infrastruktur AG übliche Finanzierungsregime überführt werden, welches eine gemeinsame Kostentragung von ÖBB-Infrastruktur AG und Land für die Investitionsmaßnahmen und einen Beitrag der Gemeinde für Betrieb und Betreuung vorsieht. Durch diese Vorgehensweise soll gewährleistet werden, dass auch Investitionen in Interessentenhaltestellen durchgeführt werden können, die aus historischen Gründen als solche betrieben werden, aber aus heutiger Sicht eine „klassische“ Haltestelle mit ausreichender Fahrgastfrequenz darstellen.

Zu Frage 4:

- Wie viele Regionalzüge verkehren täglich in beiden Richtungen zwischen Spittal und Mallnitz und welche Haltestellen fahren sie an? (Mit der Bitte um Auflistung der anhaltenden Züge getrennt nach Wochentagen und Wochenende sowie Angabe der Haltezeiten)

Nach Auskunft der ÖBB gibt es derzeit werktags je einen Frühzug (Spittal 06:02 Uhr – Mallnitz 06:33 Uhr; Mallnitz 06:50 Uhr – Spittal 07:17 Uhr) und je einen Abendzug (Spittal 16:44 Uhr – Mallnitz 17:12 Uhr; Mallnitz 18:00 Uhr – Spittal 18:27 Uhr) pro Fahrtrichtung.

Im regionalen Erschließungsverkehr halten die Züge zwischen den Gemeinden Mallnitz und Spittal an der Drau in: Mallnitz-Oberzellach, Kolbnitz, Mühldorf-Möllbrücke, Pusarnitz und Spittal-Millstättersee.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- Warum ist es nicht möglich bzw. wird es als unwirtschaftlich eingestuft zumindest den Schülertransport mit der Bahn am Morgen, zu Mittag und am Abend in Obervellach zu ermöglichen?
- Welche Zusatzkosten würden durch einen derart gestalteten Schülertransport mit dem Zug entstehen?

- Wie viele Züge hielten vor Schließung der Bahnhaltestelle Oberfalkenstein dort täglich und zu welchen Zeiten?

Verkehrszählungen vor der Schließung haben nach Auskunft der ÖBB eine Nutzung im Morgenverkehr von ein bis drei Personen ergeben und keine Fahrgäste im Abendverkehr. Einen Personenzug zur Mittagszeit hat es nicht gegeben.

Für die wenigen Nutzer*innen (2-3 Schüler*innen) wurde vom Verkehrsverbund eine individuelle Buslösung eingerichtet. Die Schüler*innen werden von zu Hause abgeholt und zur Bahnhaltestelle im Talboden gebracht, wo sie in den planmäßig verkehrenden Schüler*innenbus einsteigen.

Aufgrund des baulichen Zustands der Haltestelle müsste die Haltestelle an die geltenden Richtlinien für Sicherheit und Ausstattung adaptiert werden. Dies würde beträchtliche Kosten verursachen.

Wie in Antwort zu Frage 4 ausgeführt, verkehrten bzw. verkehren heute ein Morgen- und ein Abendzug je Fahrtrichtung.

Zu Frage 8:

- *Wurde seitens der Marktgemeinde Obervellach jemals das Anhalten weiterer Züge gefordert?*
- Wenn ja, wann, aus welchem Grund und von wie vielen Zügen?*

Eine solche Forderung ist mir und der ÖBB nicht bekannt.

Zu Frage 9:

- *Von Seiten der Bürgerinitiative wurde auch der Vorschlag einer Bedarfshaltestelle eingereicht. Wäre das aus Sicht Ihres Ministeriums eine Möglichkeit?*

Für eine Bedarfshaltestelle (Zughalt nur bei Bedarf) gelten die gleichen Rahmenbedingungen für die bauliche Ausgestaltung einer Haltestelle hinsichtlich Sicherheit und Ausstattung wie für eine reguläre Haltestelle. Damit verbunden wären unverhältnismäßig hohe Kosten im Vergleich zum Reisendenaufkommen.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Wie viele Busverbindungen gab es vor der Schließung der Haltestelle Oberfalkenstein zwischen Spittal und Obervellach und zu welchen Zeiten fuhren diese?*
- *Wurden nach der Schließung der Haltestelle Oberfalkenstein zusätzliche Busverbindungen von Obervellach nach Spittal eingerichtet?*
- Wenn ja, warum, wie viele und zu welchen Zeiten?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Die Bestellung von Busverkehren fällt gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 in den Zuständigkeitsbereich der regionalen Gebietskörperschaften und liegt somit beim Land Kärnten bzw. beim Verkehrsverbund Kärnten. Diese Fragen können daher von mir nicht beantwortet werden.

Zu Frage 12:

- Könnte die Schließung der Haltestelle Oberfalkenstein aus Sicht Ihres Ministeriums in den kommenden Jahren zu einer Ausdünnung des ländlichen Raumes in diesem Gebiet, speziell in und um die Gemeinde Obervellach führen?
 - a. Wenn ja, warum?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Das BMK und die ÖBB arbeiten gemeinsam mit dem Land Kärnten intensiv an einer weiteren Steigerung der Attraktivität des Bahnsystems in der Region. So wird vsl. 2022 der Bahnhof Mallnitz-Obervellach modernisiert und barrierefrei umgebaut.

Maßgebliche negative Auswirkungen durch die Schließung eines Haltes mit 1-3 Reisenden am Tag hinsichtlich der Entwicklung einer Region werden nicht erwartet.

Zu Frage 13:

- Hat sich das damalige BMVIT für den Erhalt der Bahnhaltstelle Oberfalkenstein eingesetzt?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
 - b. Wenn ja, inwiefern?

Das damalige BMVIT war in die Entscheidung zur Auflassung der Haltestelle Oberfalkenstein eingebunden, welche auf Basis von objektiven und nachvollziehbaren Kriterien getroffen wurde.

Die Auflassung wurde im „Kärntenpaket“ von April 2016 zwischen dem damaligen BMVIT, Land Kärnten und ÖBB vereinbart.

Zu Frage 14:

- Gibt es notwendige Sanierungen, die bei der Haltestelle Oberfalkenstein durchgeführt werden müssten?
 - a. Wenn ja, welche und wie hoch wären die Kosten dafür?

Nach Auskunft der ÖBB wäre der gesamte Bahnsteig mit allen vorhandenen Anlagen zu adaptieren, auch die Zugangsbereiche zum Bahnsteig müssten neu gestaltet werden.

Ohne konkretes Planungsprojekt kann eine Investitionssumme nicht genau bestimmt werden. Jedoch ist unter Berücksichtigung vergleichbarer Haltestellenerneuerungen mit Kosten von bis zu 2,0 Mio. € zu rechnen.

Zu Frage 15:

- Warum wurde die Marktgemeinde Obervellach durch das damalige BMVIT nicht bei der Finanzierung der Sanierung der Haltestelle unterstützt?

Aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen zu der Interessentenhaltestelle wären die Kosten vollständig von der Gemeinde Obervellach zu tragen gewesen. Dazu wäre die Gemeinde nicht bereit gewesen, wie - nach Auskunft der ÖBB - Bürgermeisterin Anita Gössnitzer bei einer Bürgerinformationsveranstaltung am 31. Jänner 2020 bestätigt hat.

Aufgrund der geringen Reisendenfrequenz und der Bedienung der Haltestelle durch nur zwei Züge wäre ein übergeordnetes Interesse keinesfalls ableitbar, weswegen die Haltestelle auch nicht in das übliche Finanzierungsregime für „nicht-Interessentenhaltestellen“ überführt werden kann.

Zu den Fragen 16 bis 18:

- *Ist Ihrem Ministerium der „Gegenschlußbrief“ bzw. Vertrag zwischen der Bundesbahndirektion Villach und der Marktgemeinde Obervellach bekannt?*
 - a. *Wenn ja, inwiefern fanden die Inhalte bei der Entscheidung über die Einstellung der Interessentenhaltestelle Oberfalkenstein Berücksichtigung?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurde seitens der Österreichischen Bundesbahnen die Auflassung der Haltestelle beantragt?*
 - a. *Wenn ja, bei wem und wann wurde die Einstellung beantragt und wer hat die Einstellung genehmigt?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurde die vertraglich vereinbarte Zustimmung durch die Marktgemeinde Obervellach erteilt?*
 - a. *Wenn ja, wann?*
 - b. *Wenn nein, warum wurde diese nicht eingeholt?*

Allfällige privatrechtliche Verträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Marktgemeinde über die Haltestelle Oberfalkenstein waren dem BMVIT zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Auflassungen nicht bekannt, was aber für die damalige Entscheidungsfindung nicht von maßgeblicher Relevanz war.

Für die Auflassung der Haltestelle Oberfalkenstein wurde die Zustimmung von Land Kärnten und BMVIT im Rahmen des Abschlusses der Vereinbarung zum Kärntenpaket vom 25.04.2016 eingeholt (entspricht der „Beantragung“ im Sinne des seinerzeitigen Gegenschlussbriefes). Eine vertraglich vereinbarte Zustimmung der Gemeinde zur Auflassung der Haltestelle ist nicht vorgesehen. Der Gemeinde wurde aber durch die ÖBB die Auflassung mehrfach kommuniziert und durch die Bürgermeisterin wurde die Reinvestition der Haltestelle auf Kosten der Gemeinde als nicht finanziert dargestellt.

Leonore Gewessler, BA

