
5599/J XXVII. GP

Eingelangt am 24.02.2021

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

Anfrage

des Abgeordneten Erwin Angerer

und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend der **Gailtalbahn und dem Verkauf des Bahnhofes Kirchbach im Gailtal**

Im Rahmen von „Comeback-Maßnahmen“ plant die Bundesregierung 300 Millionen Euro in den öffentlichen Verkehr zu investieren. Das Hauptaugenmerk dabei soll auf den Ausbau und die Modernisierung von Bahnhöfen (Investitionen in Höhe von weiteren 250 Millionen Euro sind dafür vorgesehen) sowie den Ausbau von Regionalstrecken gelegt werden. Zugverbindungen sollen öfter, länger und in mehr Regionen verkehren. „Mit mehr Verbindungen sorgen wir nicht nur für eine bessere Lebensqualität, sondern auch für eine vermehrte Wertschöpfung in den Regionen“, so Verkehrs- und Umweltministerin Gewessler.¹

Völlig ausgeklammert von diesem Konzept scheinen immer wieder insbesondere die ländlichen Regionen in Österreich, allen voran in Kärnten zu sein. Bahnlinien und Bahnhöfe werden gerade im ländlichen Raum vermehrt geschlossen bzw. stillgelegt, öffentliche Verkehrsverbindungen abgeschafft, Haltestellen – meist aus Zeit-, Kosten- und Effizienzgründen – nicht mehr angefahren, während die Bundesregierung gleichzeitig vehement die verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel fordert. Wie soll das miteinander vereinbar sein?

Eine logische Folge daraus muss sein, dass ländliche Räume und Randgebiete immer stärker von einer Bevölkerungs-Abwanderung betroffen sind. Wer nicht bzw. nicht mit einem noch zumutbaren zeitlichen Aufwand zur Arbeit oder zur Ausbildung kommt, muss zwangsläufig seinen Wohnsitz wechseln.

Alternative Bedienungsformen wären hierbei eine Möglichkeit die ausreichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Bis dato werden solche alternativen Lösungen aber nicht zugelassen und notwendige Gesetzesanpassungen nicht vorgenommen.

Die Schließung der Bahnhaltestelle Oberfalkenstein bei Obervellach oder auch die Stilllegung der Gailtalbahn zwischen Kötschach-Mauthen und Hermagor sind nur zwei Beispiele von vielen, wie der öffentliche Verkehr in ländlichen und peripheren Regionen immer weiter ausgedünnt wird.

1) <https://infothek.bmk.gv.at/comeback-massnahmen-300-millionen-zusaetzlich-fuer-oeffentlichen-verkehr/>

Im Dezember 2019 wurde die Bahnhaltestelle Oberfalkenstein angeblich wegen mangelnder Frequenz und einer nötigen Sanierung geschlossen. Die Bahnstrecke zwischen Kötschach-Mauthen und Hermagor wurde Ende 2016 nach 101-jähriger Betriebsdauer aufgrund von strategischen Versäumnissen, wie etwa der Nichtanbindung des Nassfelds, Kärntens größtes Schigebiet, stillgelegt.² Seither müssen die Fahrgäste auf den Bus umsteigen.

Die Bahnstrecke befindet sich seit 2018 im Besitz des Landes Kärnten und wird durch die Gailtalbahn Betriebs GmbH (gegründet vom Verein „Gailtalbahn“, der 2016 mit dem Ziel ins Leben gerufen wurde, sich für die Erhaltung und Nachnutzung der Bahnstrecke einzusetzen) aufgrund eines Nutzungsvertrages als Anschlussbahn ohne Eigenbetriebe mit beschränkt öffentlichem Verkehr betrieben. Genutzt werden soll die Strecke mit der „Gailtal Draisine“ zwischen Mai und Oktober. Seit 01.12.2020 existiert eine Verknüpfungsvereinbarung mit der ÖBB Infrastruktur AG, womit die Strecke für jedes EVU befahrbar ist. Durch die Gailtalbahn Betriebs GmbH wurde die Umwandlung in eine Anschlussbahn mit beschränkt öffentlichem Verkehr angestrebt. Das Verfahren wurde im August 2019 erfolgreich abgeschlossen. Als langfristiges Ziel hofft der Verein auf einen innovativen regulären Bahnbetrieb. Des Weiteren finden bedarfsabhängige Bedienfahrten für den Güterverkehr und touristische Sonderzugfahrten statt. Zudem bestehen Bestrebungen die Verladestelle Kötschach-Mauthen sowie Kirchbach im Gailtal zu reaktivieren.³⁾⁴⁾

Nach der Schließung der Strecke im Jahr 2016, steht nun das ehemalige Bahnhofsgebäude Kirchbach samt umliegender Fläche seitens der ÖBB zum Verkauf. Der Mindestkaufpreis ist mit 180.000 Euro dotiert. Noch bis Anfang April haben Interessenten die Möglichkeit, sich für den Kauf zu bewerben. Danach wird sich zeigen, was mit dem Gebäude und den Grundstücken geschieht und die wie Zukunft auf der ehemaligen Gailtalbahn-Strecke aussehen wird.⁵⁾

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE

1. Wie viele Bahnhöfe wurden seit 2012 in Kärnten verkauft und aus welchem Grund? (Mit der Bitte um Angabe einer Gesamtzahl für Kärnten und Aufschlüsselung nach Bezirken)
2. Wie viele Bahnhöfe wurden seit 2012 in Kärnten geschlossen und aus welchem Grund? (Mit der Bitte um Angabe einer Gesamtzahl für Kärnten und Aufschlüsselung nach Bezirken)
3. Wie viele Bahnhöfe wurden seit 2012 in Kärnten neu errichtet? (Mit der Bitte um Angabe einer Gesamtzahl für Kärnten und Aufschlüsselung nach Bezirken)

2) https://www.gailtalbahn.at/show_content.php?sid=23

3) http://neuedecas.com/wp-content/uploads/2021/01/Streckenbeschreibung_AB_Gailtalbahn_V1.9.pdf

4) https://de.wikipedia.org/wiki/Gailtalbahn#cite_note-5

5) <https://immobilien.oebb.at/de/angebote~k-133~>

4. Warum wurde die Gailtalbahn zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen stillgelegt?
5. Welche Informationen liegen Ihnen hinsichtlich der ÖBB-Pläne zur Nutzung der Gailtalbahn vor?
6. Gibt es eine Nutzungsvereinbarung der Gailtalbahn-Strecke zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen zwischen den ÖBB und dem Verein „Gailtalbahn“?
 - a. Wenn ja, wie sieht dieser aus und auf welchen Zeitraum wurde er abgeschlossen?
7. Gibt es bereits Pläne für die Nutzung der Gailtalbahn-Strecke zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen nach Ablauf der Nutzungsvereinbarung zwischen den ÖBB und dem Verein „Gailtalbahn“?
 - a. Wenn ja, wie sehen diese aus?
8. Ist von Ihrer Seite bzw. von Seiten der ÖBB geplant den Bestrebungen des Vereins „Gailtalbahn“ nachzukommen und die Verladestellen Kötschach-Mauthen und Kirchbach zu reaktivieren?
9. In wessen Eigentum befindet sich aktuell das Bahnhofsgebäude Kirchbach mit seinen umliegenden Grundstücksflächen?
10. Warum wird das Bahnhofsgebäude Kirchbach mit den umliegenden Grundstücksflächen verkauft?
11. Gibt es eine Nutzungsbeschränkung des Bahnhofsgebäudes und der umliegenden Grundstücksflächen für den Käufer?
 - a. Wenn ja, welche sind das?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
12. Gibt es Bestrebungen dahingehend, dass das Bahnhofsgebäude und die umliegenden Grundstücksflächen im öffentlichen Besitz bleiben?
 - a. Wenn ja, inwiefern bzw. wie sehen diese Bestrebungen aus?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
13. Ist mit der Gemeinde Kirchbach über den geplanten Verkauf des Bahnhofsgebäudes und der umliegenden Grundstücksflächen gesprochen worden bzw. wurde das Objekt der Gemeinde zum Kauf angeboten?
 - a. Wenn ja, warum und wie ist man mit der Gemeinde diesbezüglich verblieben?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
14. Gibt es von Seiten der Gemeinde Kirchbach Interesse an einem Kauf des Bahnhofsgebäudes und der umliegenden Grundstücksflächen?
 - a. Wenn ja, hat die Gemeinde ein Vorkaufsrecht?
15. Was passiert mit dem Erlös aus dem Verkauf des Bahnhofsgebäudes und der umliegenden Grundstücksflächen?
16. Wird sich der Verkauf auf die Nutzungsvereinbarung der Gailtalbahn-Strecke zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen der ÖBB mit dem Verein „Gailtalbahn“ auswirken?
 - a. Wenn ja, inwiefern?
 - b. Wenn nein, warum nicht?