

Herrn Landeshauptmann Mag. Markus Wallner
Herrn Landesrat Mag. Marco Tittler
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, 19. Januar 2023

Genehmigung von Anschlussbahnen in Vorarlberg

Sehr geehrter Herr Landeshauptmann, sehr geehrter Herr Landesrat!

Für den Verkehrsträger Schiene im Güterverkehr gibt es gewichtige Argumente. Im Vergleich zur Bahn stößt ein LKW 110 Mal mehr CO₂ aus, braucht drei Mal so viel Verkehrsfläche und benötigt für dieselbe Strecke die vierfache Energiemenge.¹

In der Informationsbroschüre der ÖBB zum Thema „eigener Bahnanschluss“ werden die wichtigsten Vorteile treffend zusammengefasst:

- *„Klimafreundlich (CO₂)*
- *Hohe Energieeffizienz*
- *Sehr hohes Sicherheitsniveau / wenig Unfälle*
- *Hohe Flächen- bzw. Raumeffizienz (bezogen auf die mögliche Transportleistung hat die Eisenbahn einen sehr niedrigen Flächenverbrauch)*
- *Hohe Massenleistungsfähigkeit“²*

Im September 2022 haben Sie das Vorarlberger Güterverkehrskonzept präsentiert. Dort wird versprochen, dass sich das Land für eine bessere regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr einsetzen werde. Weiter ist dort zu lesen, dass der Zugang zum Bahnnetz unterstützt werde. Das Land setze sich für eine Verlagerung der Transporte von bahnaffinen Gütern von der Straße auf die Schiene ein. Und wörtlich wird angekündigt:

„Das Land unterstützt den multimodalen Gütertransport und sorgt bei Verladeanlagen für eine leistungsfähige Anbindung an das hochrangige Straßen- und Schienennetz.“³

1 Broschüre „[Ihr Weg zum eigenen Bahnanschluss](#)“ ÖBB im September 2022

2 Ebd.

3 [Güterverkehrskonzept Vorarlberg 2022](#)

Gemäß Berichten in den Vorarlberger Nachrichten vom 18. und 19. Jänner 2023 gibt es jedoch in der konkreten Umsetzung massive Hindernisse. Ein Unternehmer beklagt öffentlich, dass er für die Wiederinbetriebnahme der Anschlussbahn Zementwerk Lorüns über 700.000 Euro investiert habe und „seit 607 Tagen“ auf eine Genehmigung dafür warte.⁴ Er rät zudem, „die Finger von der Verlagerung von Gütern auf die Schiene mit eigenem Gleisanschluss zu lassen.“⁵ Hier gibt es offensichtlich eine erhebliche Diskrepanz zwischen Ihren Ankündigungen und der tatsächlichen Umsetzung.

Im Montafon leidet die Bevölkerung stark unter der Verkehrsbelastung. Diese Region ist beispielgebend dafür, wie dringend der Umstieg von der Straße auf die Schiene notwendig ist. Die Sozialdemokratische Landtagsfraktion bekennt sich deshalb klar zum Ausbau der Montafonerbahn. Darum müssen alle Bemühungen darauf hinauslaufen, den Verkehr von der L188 auf die Schiene zu verlagern. Der aktuelle Fall in Lorüns ist angesichts dieses Ziels ein fatales Signal.

Daher richte ich gem. § 54 der Geschäftsordnung folgende

A N F R A G E :

an Sie:

1. Angesichts der Mitteilung über die Verzögerung der Genehmigung für die Wiederinbetriebnahme der Anschlussbahn Zementwerk Lorüns stellt sich die Frage, warum eine Genehmigung seit fast zwei Jahren nicht erfolgte. Inwiefern sehen Sie diesen Zustand mit dem Ziel einer „schnellen Verwaltung“ vereinbar?
2. Wie viele private Anschlussbahnen für Gütertransporte sind aktuell an welchen Standorten in Vorarlberg genehmigt?
3. Wie lange dauert in Vorarlberg in der Regel die Genehmigung einer Anschlussbahn für Gütertransporte?
4. Wie viele solcher Verfahren wurden in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 gestartet und wie viel Zeit ist bis zur Ausstellung des Bescheids vergangen? (Bitte um eine genaue Auflistung nach Ort, Datum und Dauer, bis der Bescheid ausgestellt wurde.)
5. Wie viele derartige Verfahren wurden seit 2018 a) positiv und b) negativ beschieden? (Bitte um Auflistung nach Orten, Kapazität und bei negativen Bescheiden um Begründung der Ablehnung einer Genehmigung)

4 Vorarlberger Nachrichten, 18.1.2023

5 Ebd.

6. Wie viele der seit 2018 eingeleiteten Verfahren für die Genehmigung einer Anschlussbahn sind bislang noch nicht abgeschlossen und wie viel Zeit ist seit der Antragsstellung in den einzelnen Fällen seither vergangen?
7. Welche Hindernisse für die Umsetzung des Vorarlberger Güterverkehrskonzepts gilt es noch auszuräumen und was haben Sie unternommen, um hier schnelle Fortschritte zu erzielen?

Mit bestem Dank für eine ausführliche Beantwortung,

LAbg. Dr Martin Staudinger

LAbg. Dr. Martin Staudinger
Sozialdemokratischer Landtagsklub
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 09.02.2023

im Wege der Landtagsdirektion

Betreff: Genehmigung von Anschlussbahnen in Vorarlberg
Anfrage vom 19. Jänner 2023, Zl. 29.01.375

Sehr geehrter Herr LAbg. Dr. Staudinger,

gerne nehme ich zu Ihrer gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages eingebrachten Anfrage wie folgt Stellung:

Eingangs ist darauf hinzuweisen, dass Genehmigungsverfahren betreffend Anschlussbahnen auf Grundlage des Eisenbahngesetzes durchgeführt werden. Dabei handelt es sich um eine Gesetzesmaterie, die in mittelbarer Bundesverwaltung vollzogen wird. Die Beantwortung der Fragen 1 bis 6 hat daher außerparlamentarisch zu erfolgen.

1. Angesichts der Mitteilung über die Verzögerung der Genehmigung für die Wiederinbetriebnahme der Anschlussbahn Zementwerk Lorüns stellt sich die Frage, warum eine Genehmigung seit fast zwei Jahren nicht erfolgte. Inwiefern sehen Sie diesen Zustand mit dem Ziel einer „schnellen Verwaltung“ vereinbar?

Vorab wird darauf hingewiesen, dass sich die Behördenzuständigkeit für Anschlussbahnen seit Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes 1957 am 08.03.1957 mehrfach geändert hat:

- Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft (bis 31.07.1992)
- Landeshauptmann (von 01.08.1992 bis 31.03.2002 – BGBl. Nr. 452/1992)

- Bezirksverwaltungsbehörde (von 01.04.2002 bis 22.12.2020 – BGBl. I Nr. 151/2001)
- Landeshauptmann (seit 23.12.2020 – BGBl. I Nr. 143/2020)

Bei einer Anschlussbahn handelt es sich um eine nicht-öffentliche Eisenbahn. Voraussetzung für den Bau und Betrieb von sowie für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist eine „Genehmigung“ gemäß § 17 Eisenbahngesetz. Bei dieser Genehmigung handelt es sich um eine vorhabens- und personenbezogene Genehmigung, mit welcher die unternehmerische Berechtigung zum Bau und Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilt wird – somit um eine Art „Konzession“.

Weiters bedarf es zum Betrieb einer Eisenbahnanlage grundsätzlich einer entsprechend baugenehmigten und betriebsbewilligten Anlage. Wird der Betrieb einer Eisenbahnanlage von der Behörde aus Sicherheitsgründen eingestellt, darf der eingestellte Betrieb nur mit Bewilligung der Behörde wiederaufgenommen werden.

Die Anschlussbahn Zementwerk Lorüns wurde seinerzeit vom Bundesministerium genehmigt. Im Jahr 2010 wurde der Betrieb der vormals von der Holcim GmbH betriebenen Anschlussbahn von der Bezirkshauptmannschaft Bludenz eingestellt.

Wird eine seit Jahrzehnten bestehende, aus Sicherheitsgründen von der Behörde betriebseingestellte Anschlussbahn veräußert und verändert, bedarf es bis zu deren Wiederinbetriebnahme durch einen neuen Eigentümer mehrerer Verfahrensschritte, denen zahlreiche Beteiligte beizuziehen sind. Diese Verfahrensschritte, die teils von Amts wegen und teils auf Antrag vorzunehmen sind, setzen umfangreiche Unterlagen voraus.

Die eingangs erwähnten Zuständigkeitsverschiebungen haben dazu geführt, dass die Akteninhalte zum Teil nicht mehr vollständig vorlagen und die Behördenbewilligungen einschließlich der genehmigten Planunterlagen aufgrund von Eigentümerwechseln auch auf Betreiberseite nicht mehr lückenlos zur Verfügung standen, sodass der konsensmäßige Zustand nicht ohne Weiteres festgestellt werden konnte und nach erfolgtem Erstkontakt zuerst noch umfangreiche Recherchen auf Behörden- und Antragstellerseite erforderlich wurden.

Die für die Wiederinbetriebnahme der Anschlussbahn Zementwerk Lorüns notwendigen Anträge samt den entsprechenden Unterlagen lagen somit schließlich erst Ende Mai 2022 vor.

Rund einen Monat später fand zu diesen Anträgen ein kommissioneller Lokalaugenschein auf dem Anschlussbahngelände statt, im Zuge dessen sich aus den Gegebenheiten vor Ort neue Sicherheitsfragen ergaben. In konstruktiver Zusammenarbeit mit der hierfür zuständigen Standortgemeinde sowie Bundesstelle konnte eine Lösung für diese Fragen gefunden und mit 30.01.2023 vollständig umgesetzt werden. Die beantragte Erteilung der Genehmigung gemäß § 17 Eisenbahngesetz sowie Bewilligung zur Wiederinbetriebnahme erfolgte daher am selben Tag.

2. Wie viele private Anschlussbahnen für Gütertransporte sind aktuell an welchen Standorten in Vorarlberg genehmigt?

Insgesamt haben 28 Anschlussbahnen in Vorarlberg eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung. Davon befinden sich sechs im Bezirk Bregenz, drei im Bezirk Dornbirn, zehn im Bezirk Feldkirch und neun im Bezirk Bludenz

3. Wie lange dauert in Vorarlberg in der Regel die Genehmigung einer Anschlussbahn für Gütertransporte?

Eine Angabe zur durchschnittlichen Verfahrensdauer ist schwierig. Die letzten Verfahren führten die Bezirkshauptmannschaften in den Jahren 2006 und 2007 durch. Diese Verfahren dauerten damals von der Antragstellung bis Bescheiderlassung neun bzw. zwei Monate, wobei im letztgenannten Fall ein Teil der Anschlussbahn bereits bestehend war.

4. Wie viele solcher Verfahren wurden in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 gestartet und wie viel Zeit ist bis zur Ausstellung des Bescheids vergangen? (Bitte um eine genaue Auflistung nach Ort, Datum und Dauer, bis der Bescheid ausgestellt wurde.)

5. Wie viele derartige Verfahren wurden seit 2018 a) positiv und b) negativ beschienen? (Bitte um Auflistung nach Orten, Kapazität und bei negativen Bescheiden um Begründung der Ablehnung einer Genehmigung)

6. Wie viele der seit 2018 eingeleiteten Verfahren für die Genehmigung einer Anschlussbahn sind bislang noch nicht abgeschlossen und wie viel Zeit ist seit der Antragsstellung in den einzelnen Fällen seither vergangen?

Zu den Fragen 4 bis 6 ist auszuführen, dass es in den Jahren 2018 bis 2022 keine neu eingeleiteten eisenbahnrechtlichen Bauverfahren betreffend Anschlussbahnen in Vorarlberg gab, weshalb weder positive noch negative Entscheidungen aus diesem Zeitraum aufgeführt werden kann.

7. Welche Hindernisse für die Umsetzung des Vorarlberger Güterverkehrskonzepts gilt es noch auszuräumen und was haben Sie unternommen, um hier schnelle Fortschritte zu erzielen?

Das Güterverkehrskonzept Vorarlberg (GVK) wurde im September 2022 von der Landesregierung beschlossen und umfasst ca. 30 Maßnahmen, die im Zeithorizont der nächsten ca. zehn Jahre umzusetzen sein werden. Dafür wurde in Kapitel 7 des Endberichts ein Umsetzungsprogramm festgeschrieben, welches den Umsetzungshorizont für die einzelnen Maßnahmen und die diesbezüglichen Abhängigkeiten zwischen den Maßnahmen aufzeigt. Es bestehen aktuell keine Hindernisse zur sukzessiven Umsetzung der Maßnahmen aus dem Güterverkehrskonzept.

Im einem ersten Schritt soll laut Güterverkehrskonzept die Institutionalisierung des Güterverkehrs in der Landesverwaltung angegangen werden, um die organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, die Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen des Güterverkehrskonzeptes wahrnehmen zu können (Maßnahme 5.1 des GVK). Dazu wird aktuell eine „Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik“ in der Landesverwaltung geschaffen, die voraussichtlich noch im ersten Halbjahr 2023 die schrittweise Umsetzung der Maßnahmen gemäß Güterverkehrskonzept beginnen wird. Für das Jahr 2023 sollen in weiterer Folge unter anderem die Maßnahmen „Zielbild Schienengüterverkehr“ (M3.1), „Ermittlung Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene“ (M3.7), „Weiterentwicklung Zollabwicklung“ (M4.1) und „Etablierung eines Controllings zu den GV-Maßnahmen“ (M2.4) starten (Details siehe Endbericht Seiten 94-95). In diesem Zuge soll auch eine Erhebung bestehender Anschlussbahnen erfolgen und es sollen Maßnahmen zur Unterstützung einer erhöhten Nutzung von Anschlussbahnen erarbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen