



zu Ldtgs.Zl. 36-9/33
(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

betreffend Evaluierung Nachnutzung der Gailtalbahn
und Rosentalbahn, Ergebnis, Bericht

Ergeht an:

1. Abteilung 7 - Wirtschaft, Tourismus und Mobilität, im Hause
2. Abteilung 9 - Straßen und Brücken, im Hause
3. Verein Gailtalbahn, Kötschach 122, 9640 Kötschach-Mauthen

Klagenfurt am WS, 20.02.2024

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Mobilität hat sich in der 7. Sitzung am 23.01.2024 mit der in Kopie beigeschlossenen Materie befasst. Dabei wurde beschlossen, Sie als Auskunftspersonen den weiteren Beratungen beizuziehen.

Die diesbezügliche Sitzung des genannten Ausschusses findet am

**D i e n s t a g , den 27. Februar 2024
um 09:00 Uhr**

im Kleinen Wappensaal des Landhauses in Klagenfurt statt.

Gemäß § 36 Abs. 6a K-LTGO sind die Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität und die Abteilung 9 – Straßen und Brücken verpflichtet, einen mit der Sachlage vertrauten Vertreter zu entsenden.

Gemäß § 36 Abs. 6 K-LTGO wird der Verein Gailtalbahn ersucht, einen mit der Sachlage vertrauten Vertreter zu entsenden.

Es wird erwartet, dass Auskunftspersonen im Sinne der Sache keine Kosten verrechnen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Ing. ROHR

Anlage

FdR

Ergeht nachrichtlich an:
Zweiter Landeshauptmann-Stellvertreter Martin Gruber
Landesrat Mag. Sebastian Schuschnig

Ergeht nachrichtlich an: SPÖ-Klub, FPÖ-Klub, ÖVP-Klub, TKK-Klub

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG
Abteilung 9 – Straßen und Brücken
Abteilungsmanagement

Abs. Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 9, Flatschacher Straße 70,
9020 Klagenfurt am Wörthersee

An den
Kärntner Landtag
Landhaus
9010 Klagenfurt am Wörthersee

Datum	09.01.2024
Zahl	09-AL-1135/2024

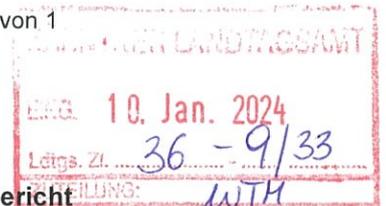
Bei Eingaben Geschäftszahl anführen!

Auskünfte	DI Volker Bidmon
Telefon	050-536-19001
Fax	050-536-19000
E-Mail	Abt9.post@ktn.gv.at

Seite 1 von 1

Betreff:

Evaluierung Nachnutzung der Gailtalbahn und Rosentalbahn, Ergebnis, Bericht



Die Kärntner Landesregierung hat in ihrer 7. Sitzung am 18.07.2023 beschlossen, an den Kärntner Landtag folgenden

Antrag

Ø Klubs

versendet am:

10.01.2024 

zu stellen:

Der Kärntner Landtag wolle beschließen:

- „Der Bericht von Herrn LHStv. Martin Gruber und Herrn LR Mag. Sebastian Schuschnig betreffend die Ergebnisse der durch die Fachabteilungen durchgeführte Evaluierung sowie die fachlichen Empfehlungen zur Nachnutzungen der
- Rosentalbahn von Weizelsdorf bis Feistritz i.R. durch einen Draisinenbetrieb und die Auffassung ab Feistritz i.R. bis Rosenbach sowie
 - Gailtalbahn zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen mit der Auffassung oder dem Verkauf mit einem Vorkaufsrecht dieses Streckenabschnittes und aufgrund der untersuchten Varianten wird zur Kenntnis genommen“.

Für die Kärntner Landesregierung:
LHStv. Martin Gruber, LR Mag. Sebastian Schuschnig

Anlage:

Reg. Akt vom 14.07.2023, Zahl: 09-OEBB-1/4-2023

Erl. I
Amtsvortrag für die Sitzung der Kärntner Landesregierung

I. AUSGANGSITUATION

Basierend auf dem sogenannten Kärntenpaket (07-V-EAL-87/1-2016), vereinbart am 25.04.2016 zwischen dem damaligen BMVIT, der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Kärnten, wurde auf Antrag der ÖBB der öffentliche Eisenbahnbetrieb auf den Streckenabschnitten Hermagor – Kötschach-Mauthen und Weizelsdorf – Rosenbach Ende 2016 eisenbahnrechtlich eingestellt. Die Streckenabschnitte wurden vom Land Kärnten, der Abteilung 9 - Straßen und Brücken als Infrastrukturabteilung übernommen. An der Übernahme war die Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität federführend beteiligt.

Der Abschnitt von Hermagor nach Kötschach-Mauthen wird in der Folge als Gailtalbahn bezeichnet und ist etwa 31,0 km lang. Der Abschnitt von Weizelsdorf über Feistritz i.R. bis Rosenbach wird in der Folge als Rosentalbahn (Karawankenbahn) bezeichnet und ist rd. 17 km lang.

Für die Nachnutzung der Strecken wurden mit den Interessenten „Verein Nostalgiebahnen“ (Projekt Carnica Draisinenexpress) und „Verein Gailtalbahn“ (Projekt Fahrradraisinen) Nutzungsvereinbarungen getroffen.

1. Nachnutzungsvereinbarung Karawankenbahn

Im Falle der Nachnutzungsinteressentin für den gegenständlichen Streckenabschnitt der Karawankenbahn ist einerseits eine Bahn und Museums Betriebsges.m.b.H. für den Betrieb verantwortlich, andererseits unterstützt der Verein Nostalgiebahnen in Kärnten die Bahn und Museums Betriebsges.m.b.H. im Bereich der Erhaltung und Instandhaltung.

Daher wurde eine Nutzungsvereinbarung mit der Bahn und Museums Betriebsges.m.b.H. entwickelt und eine Fördervereinbarung mit dem Verein Nostalgiebahnen in Kärnten. Damit ist die Förderfähigkeit der Nachnutzungsinteressentin gegeben und eine rechtskonforme Anschubfinanzierung möglich.

Zum Nachweis der Eignung für die bahnaffine Nutzung (den Betrieb einer Anschluss- und/oder einer Draisinenbahn) wurden von der Bahn und Museums Betriebsges.m.b.H. die Kopie der Betriebsvereinbarung für die Anschlussbahn Ferlach - Weizelsdorf des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vom 30. August 2001 GZ: 291.040/2-II/C/121/01 und eine Kopie der Bestellung von Betriebsleiter und Stellvertreter vom 3. April 2002 GZ: 294.053/2-II/C/121/02 vorgelegt.

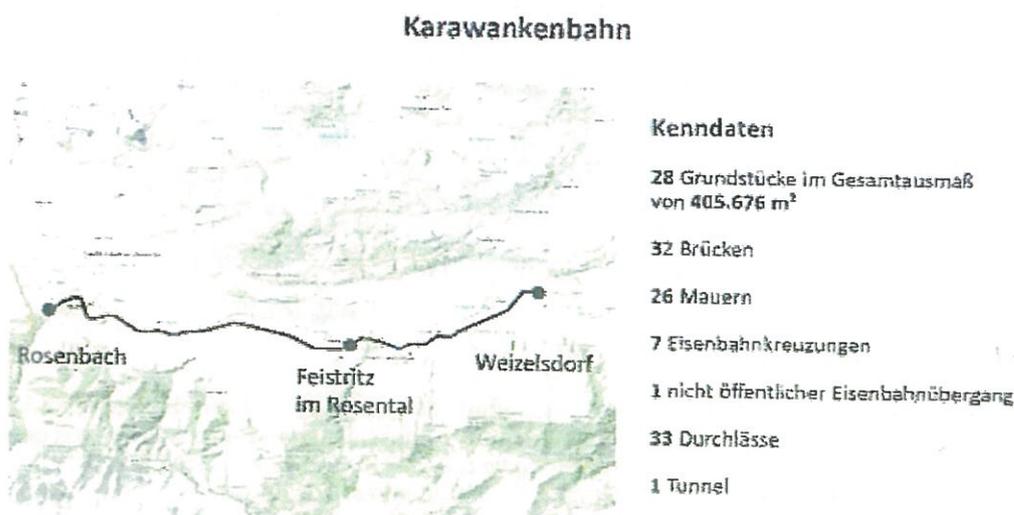


Abb.: Auszug aus LRH-BERICHT-2/2023, vom 4. April 2023

Mit Bescheiden der Bezirkshauptmannschaften Villach-Land und Klagenfurt-Land – als (damals) jeweils zuständige Eisenbahnbehörde – vom 04.06.2021 und 27.11.2019/08.06.2021 ist die Strecke Weizelsdorf – Rosenbach (km 30,166 bis km 47,190) aktuell eine Anschlussbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr und mit Eigenbetrieb gemäß §§ 17,17a,17b Eisenbahngesetz. Mit den o.a. Bescheiden wurden auch die Sicherungsarten bei den Eisenbahnkreuzungen festgehalten.

2. Nachnutzungsvereinbarung Gailtalbahn

Im Falle der Nachnutzungsinteressentin für den Streckenabschnitt Gailtalbahn ist einerseits die Gailtalbahn Betriebs GmbH für den Betrieb verantwortlich, andererseits unterstützt der Verein Gailtalbahn die Gailtalbahn Betriebs GmbH im Bereich der Erhaltung und Instandhaltung. Daher wurde eine Nachnutzungsvereinbarung mit der Gailtalbahn Betriebs GmbH entwickelt und eine Fördervereinbarung mit dem Verein Gailtalbahn. Damit ist die Förderfähigkeiten der Nachnutzungsinteressentin gegeben und eine rechtskonforme Anschubfinanzierung möglich.

Zum Nachweis der Eignung für die bahnaffine Nutzung (den Betrieb einer Anschluss – und/oder einer Draisinenbahn) wurden von der Gailtalbahn Betriebs GmbH für den Obmann des Verein Gailtalbahn Herrn Andreas Mühlsteiger das Diplom zur Verleihung des Bachelor of Science in Ingenieurwesen von der Fachhochschule St. Pölten vorgelegt (FH bahntechnologie & mobilität). Von der Gailtalbahn Betriebs GmbH ist auch einerseits die Beiziehung eines ehemaligen Betriebsleiters der ÖBB, Herrn DI Wilhelm Steiner, geplant, andererseits der Betrieb mittels EVU geplant. Damit kann davon ausgegangen werden, dass ausreichende Qualifikationen für den Betrieb und die Umsetzung der Verpflichtungen in den Bereichen Instandhaltung der Infrastruktur, Haftung, Wartung nach den Regelwerken gem. Eisenbahng und dem Verkehrsarbeitsinspektorat (VAI) gegeben sind, somit die Anschubfinanzierung zweckgebunden verwendet werden wird.

Auf beiden Strecken ist ein touristischer Betrieb gemäß Veranstaltungsrecht in der Nutzungsvereinbarung mit dem Land Kärnten ermöglicht worden. Darüber hinaus wurde ein Anschlussbahnbetrieb gemäß Eisenbahnrecht nicht zur Gänze ausgeschlossen und wurde inzwischen mit Zustimmung der Abteilung 9- Straßen und Brücken auf beiden Strecken teilweise auch probeweise bzw. interimistisch realisiert.

Gailtalbahn

Kenndaten

32 Grundstücke im Gesamtausmaß von 586.876 m²

38 Brücken

23 Mauern

21 Eisenbahnkreuzungen

26 nicht öffentliche Eisenbahnübergänge

34 Durchlässe



Abb.: Auszug aus LRH-BERICHT-2/2023, vom 4. April 2023

Seitens des Landes wurden im Jahr 2018 weiters aufgrund der vorgelegten Betriebskonzepte für die Nachnutzung jeweils eine einmalige Anschubförderung für die vorgeschlagenen Betriebskonzepte gewährt (Beschluss des Kollegiums der Kärntner Landesregierung vom 8.5.2018, GZ: 07-WT-TS-55/1-2018). Mit Bescheiden der Bezirkshauptmannschaft Hermagor – als (damals) zuständige Eisenbahnbehörde – vom 14.08.2019 (Genehmigungsbescheid) und 13.09.2019 (zur Sicherungsart bei den Eisenbahnkreuzungen) ist die Strecke Hermagor – Kötschach-Mauthen (km 31,021 bis km 62,062) aktuell eine Anschlussbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr ohne Eigenbetrieb gemäß §§ 17,17a,17b Eisenbahngesetz.

Im Teilabschnitt Rattendorf-Jenig – Kötschach-Mauthen erfolgt ein Fahrrad-Draisinenbetrieb gemäß Kärntner Veranstaltungsgesetz; Bescheide des Amtes der Kärntner Landesregierung – als zuständige Verwaltungsbehörde – vom 14.07.2020 (Genehmigungsbescheid zu Veranstaltungsstätte) und 18.08.2020 (Bewilligungsbescheid zu Draisinenbetrieb).

1. Anschubfinanzierung Karawankenbahn:

Beim vorgelegten Konzept „*Carnica Draisinenexpress Rosental*“ handelt es sich um den Betrieb einer Draisinenbahn, der auch aus Sicht der beiden berührten Gemeinden Ferlach und Feistritz im Rosental einen positiven Beitrag zum Gesamttourismuskonzept in der Region Carnica-Rosental leisten wird. Der Verein „Nostalgiebahnen in Kärnten - Museum für Technik und Verkehr“, wurde im Jahre 1990 gegründet und hat im Laufe der Jahre bereits Unterstützungen der beiden genannten Gemeinden erhalten. Seitens der Gemeinden wird durch das bereits sehr lange und erfolgreiche Arbeiten des Vereins Nostalgiebahnen in Kärnten von einer professionellen Umsetzung der Nachnutzung ausgegangen. Die Gemeinden stehen inhaltlich zu der Nachnutzung des gegenständlichen Abschnittes.

Auch kann in diesem Zusammenhang hervorgehoben werden, dass der Verein „Nostalgiebahnen in Kärnten - Museum für Technik und Verkehr“ eine sehr produktive Kooperation mit der Höheren Technischen Bundeslehr – und Versuchsanstalt Ferlach, Fachbereich Industriedesign, unterhält. Im Zusammenhang mit der Nachnutzung „*Carnica Draisinenexpress Rosental*“ ist auch ein konkretes Kooperationsprojekt ins Auge gefasst

Für den gegenständlichen Abschnitt der Karawankenbahn, der bis Feistritz im Rosental ausgehend von Weizelsdorf ca. 1/3 der gesamten übernommenen Bahnstrecke Weizelsdorf-Rosenbach umfasst, wurde zusätzlich zum Konzept „*Carnica Draisinenexpress Rosental*“ eine exakte Dokumentation der Rahmenbedingungen und eine Kostenaufstellung im Detail für die Plausibilitätsprüfung vorgelegt und auf dieser Grundlage für diesen touristischen Verkehr eine einmalige Anschubfinanzierung aufgeteilt auf mehrere Jahre gewährt. Das Land Kärnten hatte dem Interessenten zudem mitgeteilt, dass ein Bahnbetrieb seitens des Landes nicht unterstützt würde und der Verein die alleinige Verantwortung und sämtliche Kosten dafür zu tragen hätte.

2. Anschubfinanzierung Gailtalbahn

Vom Verein Gailtalbahn wurde ein sehr ambitionierter Businessplan vorgelegt, bei dem es sich um den Betrieb von Fahrradraisinen vom Bahnhof Kötschach – Mauthen bis zum Bahnhof Rattendorf-Jenig, somit um ca. 20 km oder 2/3 des Streckenabschnittes handelt.

Die Anlaufkosten und den Betriebsmittelankauf wurden zwischen allen Beteiligten plausibilisiert und mit dem Verein Gailtalbahn abgestimmt, dass einerseits auf Grund des Streckenzustandes in einer kostenreduzierten Pilotphase nicht alle vorgesehenen Instandsetzungen und Investitionen erfolgen müssen und andererseits so viele Eigenleistungen und Erlöse aus dem Fahrradraisinenbetrieb erzielt werden sollen, dass eine einmalige Anschubfinanzierung durch das Land Kärnten aufgeteilt über mehrere Jahre für den Betrieb Pilotbetrieb ausreicht. Für die Nachnutzung auf der Gailtalbahn wurde die Anschubfinanzierung ausschließlich für den veranstaltungsrechtlichen Betrieb des Draisinenverkehrs gewährt, zumal aufgrund des Erhaltungs- und Investitionsbedarfs für einen Güter- oder Personenverkehr auf der Schiene der vorgelegte Businessplan bzw. das Betriebskonzept nicht plausibel erschien und darauf verwiesen wurde, dass sollte ein solcher Bahnverkehr stattfinden, dies der Verein Gailtalbahn auf eigene Verantwortung und Rechnung zu bewerkstelligen hätte.

Für die Nachnutzung der Gailtalbahn wurde zudem festgelegt, dass nach zwei Jahren eine Evaluierung erfolgen muss, deren Ergebnisse die weitere Vorgehensweise entscheiden. Bis dahin muss auch ein gemeinsam mit der Region entwickeltes Konzept für weitere Nachnutzungsszenarien vorliegen.

Allerdings wurde bedingt durch die COVID 19 Pandemie die Anschubfinanzierung mehrmals bis zum 31.12.2022 verlängert, sodass erst jetzt eine sachgerechte Evaluierung durchgeführt werden konnte.

II. LANDESRECHNUNGSHOF

Der Landesrechnungshof Kärnten hat die Übernahme und Nachnutzung der Strecken für den Zeitraum von 2016 bis 2022 überprüft. Im seinem Endbericht „Übernahme der Eisenbahnteilstrecken Karawankenbahn und Gailtalbahn“ vom 04.04.2023 (LRH-Bericht-2/2023) werden zahlreiche Prüfungsfeststellungen genannt und darauf aufbauend Handlungsempfehlungen abgegeben.

Der Nutzungsvertrag der Karawankenbahn betraf anfangs nur den Abschnitt Weizelsdorf bis Feistritz im Rosental. Im Oktober 2020 erfolgte eine Ausweitung der Nutzung der Karawankenbahn auf die Strecke

von Feistritz im Rosental bis Rosenbach. Im hinzukommenden Abschnitt hatte die Abteilung 9-Straßen und Brücken die Instandhaltungskosten zu tragen.

Der Verein Nostalgiebahnen nutzte während einer baubedingten Sperre der ÖBB- Strecke Weizelsdorf bis Klagenfurt die Karawankenbahn im Abschnitt Weizelsdorf bis Rosenbach als Ausweichstrecke für den Anschluss an das ÖBB-Netz. Nach Abschluss der Bauarbeiten im Dezember 2022 entfiel diese Notwendigkeit. Der Landesrechnungshof empfahl eine Auflassung der Strecke von Feistritz im Rosental bis Rosenbach gemäß Eisenbahngesetz zu überprüfen.

Der Verein Gailtalbahn nutzte die Strecke Kötschach-Mauthen bis Rattendorf/ Jenig seit Juli 2020 mit Fahrraddraisinen. Die für eine Kostendeckung erforderliche Anzahl von 5.000 Draisinenfahrten je Saison wurde jedoch bislang deutlich unterschritten. Der Landesrechnungshof empfahl daher, dass das Land das Projekt Fahrraddraisinen evaluieren sollte. Neben Draisinenfahrten erfolgten im November und Dezember 2022 zwei Versuchsfahrten mit Güterzügen für Holztransporte. Der Landesrechnungshof verwies darauf, dass die Nutzung mit vollbeladenen Güterzügen weitaus höhere Erhaltungskosten als eine Befahrung mit Fahrraddraisinen verursache und empfahl, die dafür erforderliche Zustimmung des Landes aus Haftungsgründen äußerst restriktiv zu handhaben.

Wesentliche Handlungsempfehlungen des Landesrechnungshofes sind zusammengefasst:

- Das Land sollte an der Entscheidung festhalten, selbst keinen Eisenbahnbetrieb durchzuführen oder für einen Nutzer zu finanzieren.
- Aufgrund des hohen Erhaltungsaufwandes bei einer Nachnutzung empfahl der Landesrechnungshof, die Erhaltungskosten der beiden Bahnstrecken unter Berücksichtigung der Nachnutzung sowie der anstehenden Erhaltungsinvestitionen neu zu bewerten und einen Vergleich zu einer Streckenauffassung anzustellen.
- Für die Strecke von Feistritz im Rosental bis Rosenbach der Karawankenbahn wäre eine Auflassung gemäß Eisenbahngesetz zu überprüfen. Diese war nach Wiederinbetriebnahme der ÖBB-Strecke von Weizelsdorf bis Klagenfurt für den Verein Nostalgiebahnen seit Dezember 2022 nicht mehr als Ausweichstrecke erforderlich.
- Auf der Gailtalbahn wäre das Projekt Fahrraddraisinen umgehend zu evaluieren, da die Anzahl der Draisinenfahrten die laut Businessplan für eine Kostendeckung erforderliche Fahrtanzahl deutlich unterschritt.
- Die gemäß Nutzungsvereinbarungen erforderliche Zustimmung des Landes zu einer Nutzung der Gailtalstrecke als Anschlussbahn für Güterzüge sollte aus Haftungsgründen äußerst restriktiv gehandhabt werden.

Ausgehend von diesen Handlungsempfehlungen sei zunächst festgehalten: Auf der Gailtalbahn werden seit Betriebsbeginn im Jahr 2020 die lt. Businessplan erforderlichen 5.000 Draisinenfahrten pro Jahr bei weitem nicht erreicht, sodass nach wie vor keine Kostendeckung gegeben ist.

III. EVALUIERUNG DER NUTZUNG GAILTALBAHN UND KARAWANKENBAHN

Aufgrund der Verpflichtung im Beschluss des Kollegiums der Kärntner Landesregierung eine Evaluierung durchzuführen wurde unmittelbar nach dem Ende der Pandemie mit den Evaluierungsschritten begonnen. Der Landesrechnungshof sah es positiv, dass das Land bereits an der Evaluierung des Erhaltungsaufwandes der übernommenen Eisenbahnstrecken arbeitet und dabei unterschiedliche Nutzungsvarianten sowie eine allfällige Auflassung ergebnisoffen betrachtet. Angesichts des bereits in naher Zukunft absehbaren, beträchtlichen Erhaltungsaufwands sowohl für die Karawankenbahn als auch für die Gailtalbahn empfahl der Landesrechnungshof diese Evaluierung rasch voranzutreiben und möglichst bald eine Entscheidung über eine weitere Nutzung oder Auflassung zu treffen.

1. Tatsächliche Nutzung Karawankenbahn

Der Verein Nostalgiebahnen betreibt bereits die Strecke zwischen Ferlach und Weizelsdorf. Als Erweiterung seines Angebots hatte er für den Streckenabschnitt Weizelsdorf bis Rosenbach das Nachnutzungskonzept „Carnica Draisinenexpress Rosental“ vorgelegt.

Das Konzept sah vor, dass auf dem 5,82 km langen Abschnitt von Weizelsdorf bis Feistritz im Rosental ein Draisinenzug verkehren sollte. Der Draisinenzug besteht aus zwei Motordraisinen, drei Aussichtswagen und einem Behinderten- und Fahrradtransportwagen. Der Betrieb des Draisinenexpresses war als Zubringer zu anderen Zügen des Vereins und zum Museum Historama, das der Verein in Ferlach betrieb, vorgesehen.



Abb.: Draisinen-Express

Neben dem Draisinenexpress sollten zwischen Ferlach und Feistritz Sonderzüge als Zubringer zu Festveranstaltungen und Dampfzüge verkehren. Eine Nutzung des Abschnitts der Karawankenbahn zwischen Feistritz im Rosental und Rosenbach war laut dem Nachnutzungskonzept 2017 nicht vorgesehen.

Das Consultingbüro für Tourismus gelangte in seiner Einschätzung zu dem Ergebnis, dass die geplante Nutzung der Teilstrecke von Weizelsdorf bis Feistritz im Rosental eine Produkterweiterung des Vereins Nostalgiebahnen darstelle. Den Mehrwert einer solchen Produkterweiterung beurteilte der Consulter im Vergleich zu einer Produktneueheit als geringer. Von einem Nüchternungsimpuls wäre kaum auszugehen, einzelne Gastronomiebetriebe sowie der Draisinenexpress an sich könnten von diesem Angebot profitieren. Als positiv sah der Consulter an, dass die Nachnutzung auf einem bestehenden aktiven Verein aufbaute und dass die Frequenzprognose konservativ und realistisch angesetzt wäre.

Als Saisonkennzahlen plante der Verein für den Zubringerverkehr zum Dampfzug 20 Betriebstage und für den Zubringerverkehr zum Historama zehn Betriebstage.

Die Verantwortlichen des Vereins Nostalgiebahnen teilten dem Landesrechnungshof mit, dass abgesehen von einem Probetrieb im Jahr 2022 bis zum Überprüfungszeitpunkt noch kein Fahrbetrieb des Carnica Draisinenexpress Rosental stattfand. Ein Betrieb entsprechend dem Nachnutzungskonzept könnte jedoch jederzeit aufgenommen werden.

Der Verein hatte entsprechend der geänderten Nutzungsvereinbarung mehrere Eisenbahnfahrten auf der gesamten Strecke Weizelsdorf bis Rosenbach durchgeführt und diese als Anschlussbahn genutzt.

Im Dezember 2022 hatte die ÖBB die auf der Strecke Weizelsdorf bis Klagenfurt vorgenommenen Bauarbeiten abgeschlossen und die Strecke wieder in Betrieb genommen. Damit entfällt die Notwendigkeit, dass der Verein den Abschnitt Weizelsdorf bis Rosenbach als Ausweichstrecke für den Anschluss an das ÖBB-Netz heranziehen musste.

Der LRH empfiehlt, eine Auflassung der Strecke von Feistritz im Rosental bis Rosenbach gemäß Eisenbahngesetz zu überprüfen, da diese nach Wiederinbetriebnahme der ÖBB-Strecke Weizelsdorf bis Klagenfurt für den Verein Nostalgiebahnen als Anschlussstrecke seit Dezember 2022 nicht mehr erforderlich ist.

Für den Draisinenexpress wurde der Betrieb nach Veranstaltungsrecht für den Abschnitt Weizelsdorf-Feistritz i.Rosental (Bahn-km 35,9) beantragt, und steht das Verfahren laut Auskunft der zuständigen Veranstaltungsbehörde unmittelbar vor einem positiven Abschluss.

2. Tatsächliche Nutzung Gailtalbahn

Im Jahr 2021 haben rund 2.000 Fahrgäste die Draisinen in Anspruch genommen. Bei einer mittleren Auslastung von drei Fahrgästen je Draisine ergäbe dies im Jahr 2021 rund 700 Fahrten. Dies wären lediglich rund 14% der vom Verein Gailtalbahn für eine Kostendeckung angegebenen Anzahl von 5.000 Fahrten.

Um die Anzahl von 5.000 Draisinenfahrten zu erreichen, müssten bei 125 Betriebstagen täglich etwa 40 Fahrten erfolgen. Mit den derzeit vorhandenen 13 Draisinen wären an jedem Betriebstag drei Fahrten je Draisine erforderlich.

Der Betrieb wurde im Jahr 2022 in der Hauptsaison Juli und August nicht nur am Wochenende, sondern zusätzlich an Donnerstagen, Freitagen und Feiertagen durchgeführt. Erstmals wurden 2022 auch bis zu drei Angestellte gleichzeitig, die den Draisinenbetrieb und die Gästebetreuung übernahmen, angestellt.

2418 Fahrgäste benutzten im Jahr 2022 die Draisinen. Dies entspricht ca. 600 Fahrten. Um auf die notwendigen 5000 Fahrten zu kommen, muss das Draisinen Angebot wie geplant auf 45 Draisinen ausgebaut werden (Abschlussbericht Gailtalbahn 22.04.2023, Punkt 2.5. Draisinenverkehr). Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass der Verein Gailtalbahn selbst in seinem Businessplan Gailtalbahn 2023 -2028 vom 11.5.2023 unter Punkt 3.2. Gailtal Draisine erst 2026 den Einsatz von 45 Draisinen mit 2.077 Fahrten vorsieht.

Insgesamt bestehen in diesem Abschnitt 23 öffentliche Eisenbahnkreuzungen (davon zwei mit Landesstraßen) und 26 nicht-öffentliche Eisenbahnkreuzungen. Derzeit ist lediglich ein technischer Kreuzungsschutz (Lichtzeichenanlage) bei allen 23 Eisenbahnkreuzungen mit Landes- und Gemeindestraßen vorgesehen (Der Anschlussbahn-Bescheid vom 14.8.2019, ZI: HE6-STVSTV-4916/2017 (023/2018) (§ 17 ff EisebG) der damals zuständigen BH Hermagor weist im Gegensatz zum Landesrechnungshof 23 genau bezeichnete Eisenbahnkreuzungen auf, daher wird bei der Evaluierung von dieser Zahl ausgegangen). Rund fünf Eisenbahnkreuzungen könnten nach technischer Einschätzung der Gutachter aufgelassen bzw. zu nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen umgewandelt werden.

Im Hinblick auf die aktuelle Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisebKrV) endet die Übergangsfrist für Maßnahmen (z.B. Errichtung/Fertigstellung eines technischen Kreuzungsschutzes) spätestens im Jahr 2029.

Der Landesrechnungshof stellte fest, dass es dem Verein Gailtalbahn bisher nicht gelang, das Projekt Fahrraddraisinen wirtschaftlich aufzustellen. Die Anzahl der Draisinenfahrten im Jahr 2021 lag deutlich unter den laut Businessplan von 2017 erforderlichen Fahrten. Der Landesrechnungshof wies weiters darauf hin, dass eine tägliche Mehrfachnutzung der Fahrraddraisinen nicht möglich war. Eine Rückführung bereits genutzter Draisinen vom Bahnhof Rattendorf/Jenig an den Ausgangspunkt Kötschach-Mauthen konnte aufgrund der eingleisigen Strecke nur außerhalb der Betriebszeiten der Fahrraddraisinen erfolgen. Selbst unter Berücksichtigung von mehr Betriebstagen für den Draisinenverkehr ergibt sich keine Wirtschaftlichkeit dieses Vorhabens. Dies umso mehr, sollten Anschlussbahnfahrten im Güterverkehr und Sonderfahrten im Personenverkehr stattfinden, da während dieser Fahrten die Strecke für den Draisinenverkehr aus Sicherheitsgründen zur Gänze zu sperren ist.

3. Technische und wirtschaftliche Evaluierung

Vom Land wurde eine Evaluierungsstudie vergeben, in der der Status Quo und mehrere alternative Szenarien an den beiden Eisenbahnstrecken gegenübergestellt werden (Varianten 1 bis 3, siehe Anlage: „Evaluierung der zukünftigen Nachnutzungsmöglichkeiten zu den eingestellten Eisenbahnstrecken Gailtalbahn und Rosentalbahn“, 12.05.2023, DI A. Knittel und Dr. A. Juhasz).

Ergänzend hat sich in der Zwischenzeit ein zusätzliches Szenario für die Gailtalbahn ergeben, das in der Folge als Variante 4 bezeichnet wird.

Somit werden die folgende Varianten unterschieden:

- Variante 1 – öffentliche Eisenbahn („Vollbahn“) – mit Betriebspflicht
- Variante 2 – nicht öffentliche Eisenbahn bzw. Sondernutzung – ohne Betriebspflicht (entspricht der jetzigen Nutzung)
- Untervariante 2a – wie Var. 2 – jedoch mit eingeschränkter Nutzung ohne wesentliche Investitionen („Auslaufbetrieb“)
- Variante 3 – Auffassung (Abtrag der Eisenbahnanlage, Aufrechterhaltung der Trasse durch Verbleib im Eigentum des Landes; ev. Nachnutzung)
- Variante 4 – Für die Gailtalbahn: Verkauf der Bahnstrecke mit entsprechender geeigneter Nachnutzung als Eisenbahn. Die Sicherung der Trasse für die Öffentlichkeit könnte vertraglich vereinbart werden (z.B. durch ein Vorkaufsrecht für das Land für den Fall des Weiterverkaufs).

Für die Varianten 1 bis 3 wurden im Rahmen der genannten Evaluierungsstudie Spezifikationen und Bewertungen erstellt. Im Variantenvergleich werden die Kriterien Einmalkosten (Anlaufkosten), laufende Kosten, Kostenrisiko, langfristige Strategie (Stichwort Klimaziele) und regionaler Nutzen gegenübergestellt und zu einer Gesamtbeurteilung zusammengefasst. Die Variante 4 liegt derzeit nur als Spezifikation vor und muss noch weiterverfolgt werden.

Das Fazit der Evaluierungsstudie ist der Variantenvergleich im Form Ergebnistabelle. Die Bewertung erfolgt im Schulnotensystem von 1 (dargestellt in dunkelgrün) bis 5 (dargestellt in rot) (siehe auch Anlage).

Im Fall der Variante 1 (öffentliche Eisenbahn mit Betriebspflicht) fallen erhebliche Sanierungs- und Betriebskosten für beide Bahnstrecken an. Die Einmalkosten betragen in Summe für beide Strecken rd. € 78 Mio. brutto¹. Dazu kommen jährliche Betriebskosten von € 12 Mio.. Die langfristige Strategie wird deshalb nur als „mittel“ bewertet, da die Strecke mit Dieselfahrzeugen betrieben werden müsste. Der regionale Nutzen wird nur als „mittel“ klassifiziert, da der Fahrgastbetrieb in den letzten Jahren des öffentlichen Betriebes gezeigt hat, dass das Fahrgastaufkommen sehr gering wäre. Diese Variante wird seitens den Abteilungen 7 und 9 nicht befürwortet.

Im Fall der Variante 2 (Anschlussbahn und Sondernutzung) fallen Einmalkosten in der Höhe von ca. 7 Mio. und laufende Erhaltungskosten von ca. 1 Mio. p.a. an. Diese Betriebsform entspricht der jetzigen Nutzung, welche von der Grundidee her sinnvoll scheint, aber wegen hoher Kosten längerfristig schwer tragbar ist. Der regionale Nutzen durch touristische Angebote und Güterbeförderung ist gegeben, aber in seiner Größe doch beschränkt. Zusätzlich ist zu bedenken, dass sich die laufenden Betriebskosten der Gailtalbahn (Betrieb mit Fahrraddraisinen) mit den bisherigen Einnahmen bei Weitem nicht decken, was auch für die folgenden Jahre zu erwarten ist. Die Anschubförderung durch das Land Kärnten ist im Jahr 2022 ausgelaufen, eine weitere Förderung aus den Landesbudget ist nicht vorgesehen. Ebenso ist davon auszugehen, dass der Betrieb der Rosentalbahn von Feistritz i.R. bis Rosenbach nicht kostendeckend geführt werden kann.

In der Gesamtschau wird die Variante 2 seitens der Abteilungen 7 und 9 nicht befürwortet.

Bei Variante 2a („Auslaufbetrieb“ mit eingeschränkter Nutzung) fallen ebenso Einmalkosten und Kosten für die laufende Bestandssicherung an, welche mit € 670.000,- einmalig und 500.000,- p.a. zu beziffern sind. Insbes. die Einmalkosten sind in diesem Fall günstiger als bei vollem Anschlussbahnbetrieb (Var. 2). Der regionale Nutzen durch das touristische Angebot ist auch hier gegeben. Für die Kostendeckung des Betriebes auf den beiden Bahnen gilt das zuvor Gesagte.

Auch diese Variante wird seitens der Abteilungen 7 und 9 nicht befürwortet.

¹ alle Kostenangaben in brutto

	Vollbahnbetrieb (mit Betriebspflicht) öffentliche Eisenbahn	EB-Sondernutzung (ohne Betriebspflicht) Anschlussbahn	Auflassung ²⁴ (ohne GST-Verkauf)	
	Var. 1	Var. 2	Var. 2a	Var. 3
ROSENTALBAHN (Gesamtstrecke)				
Einmalkosten (Anlaufkosten)	sehr hoch	mittel	gering	gering
Laufende Kosten (p.a.)	sehr hoch ²⁵	mittel	mittel ²⁶	eher gering ²⁷
{Kosten-}Risiko	mittel bis hoch ²⁸	eher gering ²⁹	eher gering	gering
Langfristige Strategie	mittel ³⁰	eher gut ³¹	eher gut	mäßig ³²
Regionaler Nutzen	mittel	mittel	mittel ³³	mäßig ³⁴
GESAMTBEURTEILUNG {Schulnoten}	4,0	2,6	2,3	2,0
„Sonderfall“: Rosentalbahn nur Abschnitt Weizelsdorf – Feistritz i.R. in Betrieb				
Einmalkosten (Anlaufkosten)	/entfällt/	eher gering	gering	/entfällt/
Laufende Kosten (p.a.)		eher gering	gering	
{Kosten-}Risiko		eher gering	gering	
Langfristige Strategie		mittel	mittel	
Regionaler Nutzen		mittel	mittel	
GESAMTBEURTEILUNG {Schulnoten}	/entfällt/	2,4	1,8	/entfällt/

Abb.: Auszug aus Evaluierungsstudie; Variantenvergleich

Aus dieser Bewertung ergibt sich eine Subvariante für die Rosentalbahn, nämlich der Betrieb entsprechend Var. 2a („Auslaufbetrieb“), allerdings nur von Weizelsdorf bis Feistritz i. R.. In diesem Fall sind keine einmaligen Investitionen erforderlich, die jährlichen Erhaltungskosten würden € 120.000,- betragen. In dieser Subvariante kann noch ein einmaliger Erlös von 80.000,- aus der Auflassung der Teilstrecke Feistritz i. R. bis Rosenbach gegengerechnet werden. Auch der Verein Nostalgiebahnen erhielt vom Land Kärnten eine Anschubfinanzierung.

Bewertung Karawankenbahn:

Aus jetziger Sicht ist davon auszugehen, dass der Draisinenbetrieb im Abschnitt Weizelsdorf-Feistritz i.R. für den Betrieb keine weitere Landesförderung benötigen wird und fortgeführt werden kann. In Summe gesehen befürworten die befassten Experten diese Variante für die Rosentalbahn und die Auflassung der weiteren Streckenabschnitte zwischen Feistritz im Rosental bis Rosenbach.

Die Variante 3 (Auflassung, Abtrag der Eisenbahnanlage ohne Grundstücksverkauf) bringt anfänglich sogar einen Erlös von € 220.000,-² allerdings sind zukünftig gewisse Erhaltungs- / Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Die Trasse bleibt für die Öffentlichkeit und ev. zukünftige Nutzungen erhalten. Langfristige Strategie und regionaler Nutzen sind unterdurchschnittlich zu bewerten. Aufgrund der großen Kostenvorteile für das Land wird diese Variante für die Gailtalbahn von den Abteilungen 7 und 9 befürwortet.

Zur Variante 4 – Verkauf der Gailtalbahn (an ein Eisenbahnunternehmen): Aufgrund des identifizierten Interesses seitens Privatwirtschaft an einem Güterverkehr im Gailtal, sollte vor Umsetzung der Variante 3 die Möglichkeit eines Verkaufs der Bahnstrecke geprüft werden, um alle Möglichkeiten einer Verwertung auszuschöpfen. Dazu soll der Verkauf der Gailtalbahn europaweit ausgeschrieben werden. Sämtliche Kosten für Ertüchtigung und Erhalt der Strecke sowie für den Betrieb wären vom Käufer zu tragen. Zur Sicherstellung einer durchgängigen Trasse sollte für den Fall des Wiederverkaufes ein Vorkaufsrecht für das Land Kärnten vereinbart werden. Auch dieser Variante ist für die Abteilungen 7 und 9 eine Option.

² Kosten alleine für die Gailtalbahn, da für die Rosentalbahn bereits die Subvariante von 2a befürwortet wurde

	Vollbahnbetrieb (mit Betriebspflicht) Öffentliche Eisenbahn	EB-Sondernutzung (ohne Betriebspflicht) Anschlussbahn	Auflassung ¹⁵ (ohne GST-Verkauf)	
	Var. 1	Var. 2	Var. 2a	Var. 3
GAITALBAHN (Gesamtstrecke)				
Einmalkosten (Anlaufkosten)	sehr hoch	mittel	gering	gering
Laufende Kosten (p.a.)	sehr hoch ¹⁶	mittel	eher gering	gering
{Kosten-}Risiko	mittel bis hoch ¹⁷	eher gering ¹⁸	eher gering	gering
Langfristige Strategie	mittel ¹⁹	eher gut ²⁰	eher gut	mäßig ²¹
Regionaler Nutzen	mittel	mittel	mitte ²²	mäßig ²³
GESAMTBEURTEILUNG {Schulnoten}	4,0	2,6	2,2	2,0

Abb.: Auszug aus Evaluierungsstudie; Variantenvergleich

Für die wirtschaftliche Evaluierung der Gailtalbahn wurde eine Bewertung der Alpen-Adria Steuerberatungs GmbH eingeholt. Auf der Basis der technischen Evaluierung sowie den seitens des Vereins Gailtalbahn (einschließlich der Gailtalbahn Betriebs GmbH) vorgelegten Unterlagen und Zahlenmaterials wurde am 22.5.2023 eine Stellungnahme zur Selbsterhaltungsfähigkeit der Gailtalbahn auf dem Streckenabschnitt Kötschach/Mauthen- Hermagor abgegeben: „Nach Einbezug aller Umstände und der uns vorliegenden Daten und Konzepte kann von einer Selbsterhaltungsfähigkeit des Betriebs „Gailtalbahnen“ nicht ausgegangen werden. Es handelt sich dabei um einen Zuschussbetrieb, welcher alleine keine wirtschaftliche Überlebensfähigkeit besitzt. Der Finanzierungsbedarf seitens der öffentlichen Hand wird unter Zugrundelegung fachlicher Gutachten auf mindestens EUR 6.000.000 für die Jahre 2023-2028 geschätzt.“

Bewertung Gailtalbahn:

Zusammenfassend werden daher aus Expertensicht für die Gailtalbahn

- a) die Stilllegung des Betriebs und die Auflfassung dieses Streckenabschnitts unter Sicherung der Grundstücke der Trasse
oder
- b) der Verkauf an Interessenten mit einem Vorkaufsrecht für das Land im Falle des Wiederverkaufs die Varianten darstellen, die eindeutig Priorität haben.

Mit den betroffenen Gemeinden Hermagor, Kirchbach, Dellach und Kötschach-Mauthen sowie den Gemeinden Gitschtal und Lesachtal sollen Gespräche über die erarbeiteten Varianten geführt und anfallende Kosten (und deren Finanzierung) einer hinkünftig notwendigen Adaptierung hinsichtlich Eisenbahnkreuzungsverordnung dargestellt werden.

IV. Auswirkungen auf die Erreichung der Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (SDGs):

Von den 17 Zielen der Vereinten Nationen für eine nachhaltige Entwicklung sind vom gegenständlichen Geschäftsfall die folgenden wie ausgeführt betroffen:

Ziel 9 - Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen ...: Wegen der Notwendigkeit öffentliche Geldmittel effizient und nachhaltig einzusetzen, kann der Eisenbahnbetrieb auf den beiden Strecken Gailtalbahn und Rosentalbahn derzeit nicht in vollem Umfang aufrecht gehalten werden. Das Land Kärnten ist aber bemüht, zumindest die Trasse für eine zukünftige Nutzung weiterhin sicherzustellen.

Ziel 13 - Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen: Diesbezüglich liegt keine Betroffenheit vor, da weder Personen- noch Güterverkehr durch die befürworteten Auflfassungen in einem maßgeblichen Umfang betroffen sind. Die Einführung eines öffentlichen Personenverkehrs gem. Variante 1 wird nicht befürwortet, da das Fahrgastinteresse nicht in ausreichendem Maß gegeben ist und da der Betrieb mit Dieselfahrzeugen geführt werden müsste.

V. ANTRAG:

Es wird der

Antrag

gestellt, die Kärntner Landesregierung wolle beschließen:

- 1) Der Bericht von Herrn LHStv. Martin Gruber und Herrn LR Mag. Sebastian Schuschnig betreffend die Ergebnisse der durch die Fachabteilungen durchgeführte Evaluierung sowie die fachlichen Empfehlungen zur Nachnutzungen der
 - a) Rosentalbahn von Weizelsdorf bis Feistritz i.R. durch einen Draisinenbetrieb und die Auflassung ab Feistritz i. R. bis Rosenbach sowie
 - b) Gailtalbahn zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen mit der Auflassung oder dem Verkauf mit einem Vorkaufsrecht dieses Streckenabschnittes und aufgrund der untersuchten Varianten wird zur Kenntnis genommen.
- 2) An den Kärntner Landtag wird der Antrag gestellt:

Der Kärntner Landtag wolle beschließen:

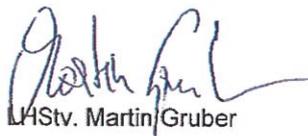
„Der Bericht von Herrn LHStv. Martin Gruber und Herrn LR Mag. Sebastian Schuschnig betreffend die Ergebnisse der durch die Fachabteilungen durchgeführte Evaluierung sowie die fachlichen Empfehlungen zur Nachnutzungen der

- a) Rosentalbahn von Weizelsdorf bis Feistritz i.R. durch einen Draisinenbetrieb und die Auflassung ab Feistritz i. R. bis Rosenbach sowie
- b) Gailtalbahn zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen mit der Auflassung oder dem Verkauf mit einem Vorkaufsrecht dieses Streckenabschnittes und aufgrund der untersuchten Varianten wird zur Kenntnis genommen.“

Anlage:

Evaluierungsstudie vom 20.6.2023
Kosten Nachnutzung Zusammenfassung

Klagenfurt am Wörthersee, am 18.07.23
Für die Kärntner Landesregierung:


LHStv. Martin Gruber


LR Mag. Sebastian Schuschnig

Sachbearbeiter:

DI Manfred Prentner



Erl II

Im Fall der Beschlussfassung durch das Kollegium der Landesregierung hätte zu ergehen:

An den
Kärntner Landtag
Landhaus
9021 Klagenfurt am Wörthersee

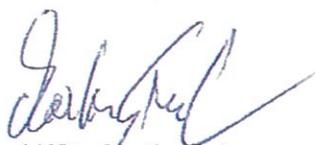
Die Kärntner Landesregierung hat in ihrer Sitzung am 18. Juli 2023 beschlossen, an den Kärntner Landtag den folgenden Antrag zu stellen:

Der Kärntner Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht von Herrn LHStv. Martin Gruber und Herrn LR Mag. Sebastian Schuschnig betreffend die Ergebnisse der durch die Fachabteilungen durchgeführte Evaluierung sowie die fachlichen Empfehlungen zur Nachnutzungen der

- a) Rosentalbahn von Weizelsdorf bis Feistritz i.R. durch einen Draisinenbetrieb und die Auflassung ab Feistritz i. R. bis Rosenbach sowie
 - b) Gailtalbahn zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen
- mit der Auflassung oder dem Verkauf mit einem Vorkaufsrecht dieses Streckenabschnittes und aufgrund der untersuchten Varianten wird zur Kenntnis genommen.“

Klagenfurt am Wörthersee, am 18.07.23
Für die Kärntner Landesregierung:


LHStv. Martin Gruber


LR Mag. Sebastian Schuschnig

**Evaluierung der zukünftigen Nachnutzungsmöglichkeiten
zu den eingestellten Eisenbahnstrecken**

Gailtalbahn Eisenbahn Arnoldstein – Kötschach-Mauthen

Abschnitt Hermagor – Kötschach-Mauthen

und

Rosentalbahn Eisenbahn St. Veit an der Glan – Klagenfurt – Rosenbach

Abschnitt Weizelsdorf – Rosenbach

erstellt von

ibg – ZT GmbH

Mitterlingweg 14, 9520 Sattendorf

Autoren:

Dipl.Ing. Andreas Knittel, MA

Dr. Andreas Juhász

im Auftrag

Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 9 – Straßen und Brücken

Flatschacher Straße 70, 9021 Klagenfurt

Sattendorf, am 20.06.2023

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines und Vorbemerkung	3
2.	GAILTALBAHN	3
3.	ROSENTALBAHN	4
4.	Grundsätzliche weitere Nutzungsmöglichkeiten	5
4.1.	Variante 1 – öffentliche Eisenbahn („Vollbahn“) – mit Betriebspflicht	5
4.2.	Variante 2 – nicht-öffentliche Eisenbahn bzw. Sondernutzung – ohne Betriebspflicht	5
	Untervariante 2a – wie Var. 2 – jedoch mit eingeschränkter Nutzung ohne wesentliche Investitionen („Auslaufbetrieb“)	6
4.3.	Variante 3 – Auflassung.....	7
5.	GAILTALBAHN: Anwendung der Varianten	9
5.1.	Variante 1 – öffentliche Eisenbahn („Vollbahn“) – mit Betriebspflicht	9
5.2.	Variante 2 – nicht-öffentliche Eisenbahn bzw. Sondernutzung – ohne Betriebspflicht	13
5.3.	Variante 3 – Auflassung.....	16
6.	ROSENTALBAHN: Anwendung der Varianten.....	17
6.1.	Variante 1 – öffentliche Eisenbahn („Vollbahn“) – mit Betriebspflicht	17
6.2.	Variante 2 – nicht-öffentliche Eisenbahn bzw. Sondernutzung – ohne Betriebspflicht	20
6.3.	Rosentalbahn: Variante 3 – Auflassung.....	23
7.	Remanente Kosten	25
8.	Variantenvergleich und Fazit.....	26
8.1.	Gailtalbahn	26
8.2.	Rosentalbahn.....	27
9.	LRH-Schlussempfehlungen	28
10.	Verwendete Abkürzungen.....	31
11.	ANLAGEN	31

1. Allgemeines und Vorbemerkung

In den Jahren 2015/16 wurde der Eisenbahnbetrieb auf den Streckenabschnitten Hermagor – Kötschach-Mauthen (Gailtalbahn) und Weizelsdorf – Rosenbach (Rosentalbahn bzw. Karawankenbahn) eingestellt. Diese Streckenabschnitte wurden dem Land Kärnten übereignet.

Die im vorliegenden Bericht angegebenen Bruttobeträge verstehen sich jeweils inklusive der gesetzlichen 20% Umsatzsteuer.

2. GAILTALBAHN

Die Eisenbahnstrecke Arnoldstein – Kötschach-Mauthen führt durch das Gailtal vom Bahnhof Arnoldstein über die nunmehr elektrifizierte Strecke, abschnittsweise entlang der Gail bis nach Hermagor (Übergabe km 31,125). Der Abschnitt von Hermagor bis nach Kötschach-Mauthen (Gleisende km 62,062) ist etwa 31,0 km lang.

In Kötschach-Mauthen endete auch bisher die Eisenbahnstrecke mit einer Bahnhofsgleisanlage und dem Gleisabschluss. Der Streckenabschnitt Arnoldstein-Hermagor wurde 1894 in Betrieb genommen. Der Abschnitt von Hermagor nach Kötschach-Mauthen wurde während des Ersten Weltkrieges aus strategischen Gründen gebaut. Im Februar 1918 wurde der Verkehr aufgenommen. Der fahrplanmäßige Personen- und Güterverkehr wurde zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen im Dezember 2016 eingestellt.

Mit dem Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06.12.2016 (GZ: BMVIT-225.021/0005-IV/SCH5/2015) wurde der Streckenabschnitt Hermagor – Kötschach-Mauthen mit Wirkung vom 10.12.2017 dauernd betriebseingestellt und die Konzession für erloschen erklärt.

Mit der Grundsatzvereinbarung und dem Übergabeprotokoll vom 1.3.2018 übergibt die ÖBB INFRA AG den Streckenabschnitt Hermagor – Kötschach-Mauthen, km 31,125 (Anm.: zu einem späteren Zeitpunkt auf km 31,021 geändert) bis km 62,062 der Eisenbahnstrecke Arnoldstein – Kötschach-Mauthen an das Land Kärnten.

Die Gailtalbahn Betriebs GmbH hat im Sommer 2018 mit dem Land Kärnten eine vertragliche Regelung in Form einer Nutzungsvereinbarung über die Einräumung des Nutzungsrechtes hinsichtlich der Bahnstrecke Hermagor – Kötschach-Mauthen zum Zwecke der Nutzung im Sinne des Kärntner Veranstaltungsgesetzes (K-VAG) 2010 als z.B. Fahrrad-Draisinenbahn abgeschlossen.

Mit Bescheiden der Bezirkshauptmannschaft Hermagor – als (damals) zuständige Eisenbahnbehörde – vom 14.08.2019 (Genehmigungsbescheid) und 13.09.2019 (zur Sicherungsart bei den Eisenbahnkreuzungen) ist die Strecke Hermagor – Kötschach-Mauthen (km 31,021 bis km 62,062) aktuell eine Anschlussbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr ohne Eigenbetrieb gemäß §§ 17,17a,17b Eisenbahngesetz.

Im Teilabschnitt Rattendorf-Jenig – Kötschach-Mauthen erfolgt ein Fahrrad-Draisinenbetrieb gemäß Kärntner Veranstaltungsgesetz; Bescheide des Amtes der Kärntner Landesregierung – als zuständige Veranstaltungsbehörde – vom 14.07.2020 (Genehmigungsbescheid zu Veranstaltungsstätte) und 18.08.2020 (Bewilligungsbescheid zu Draisinenbetrieb).

Zur strikten Trennung der beiden Betriebsarten „Eisenbahn“ und „Fahrrad-Draisinenbetrieb“ erfolgen diese Betriebe gegenseitig ausschließend (kein gleichzeitiger Betrieb!).

3. ROSENTALBAHN

Als Rosentalbahn wird (in diesem Dokument) der südliche Abschnitt Weizelsdorf (Übergabe/Erhaltungsgrenze in km 30,166) – Rosenbach (Übergabe/Erhaltungsgrenze in km 47,190) der Bahnstrecke St. Veit/Glan – Klagenfurt – Feistritz i. R. – Rosenbach – Jesenice (Slowenien) bezeichnet. Im Jahr 1906 wurde die Bahnstrecke eröffnet. 2016 wurde der Betrieb im Abschnitt Weizelsdorf – Rosenbach eingestellt. Seit 2020 verkehren zwischen Weizelsdorf und Feistritz im Rosental Nostalgiezüge bzw. Sonderzüge. Der Abschnitt Klagenfurt – Weizelsdorf wurde 2022 zur S-Bahn-Linie ausgebaut und elektrifiziert. Der eingestellte (gesamte) Streckenabschnitt beträgt rund 17 Kilometer. Der östliche Teilabschnitt Weizelsdorf – Feistritz im Rosental weist rund 5 km auf.

Mit Bescheiden der Bezirkshauptmannschaften Villach-Land und Klagenfurt-Land – als (damals) jeweils zuständige Eisenbahnbehörde – vom 04.06.2021 und 27.11.2019/08.06.2021 ist die Strecke Weizelsdorf – Rosenbach (km 30,166 bis km 47,190) aktuell eine Anschlussbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr und mit Eigenbetrieb gemäß §§ 17,17a,17b Eisenbahngesetz. Mit den o.a. Bescheiden wurden auch die Sicherungsarten bei den Eisenbahnkreuzungen festgehalten.

Für den Streckenabschnitt Weizelsdorf – Feistritz im Rosental (Bahn-km 35,9) wurde eine Genehmigung für einen Motor-Draisinenbetrieb nach dem Kärntner Veranstaltungsgesetz beantragt.

4. Grundsätzliche weitere Nutzungsmöglichkeiten

Aus eisenbahnrechtlichen Überlegungen lassen sich für die Weiternutzung der Bahnanlagen grundsätzlich folgende Varianten unterscheiden:

4.1. Variante 1 – öffentliche Eisenbahn („Vollbahn“) – mit Betriebspflicht

Zeithorizont („danach weitere Betrachtung“): 20 Jahre; Vorbereitungszeit (bauliche Maßnahme, Verkehrsdienste-Ausschreibungen, etc.) ca. 3 Jahre

- Personenverkehr (mit/ohne Touristiksonderzüge) – (mittel-/langfristig) auch zusätzliche Anschlussbahn/Zubringergleise zu Betrieben oder Hotspots (z.B. Nassfeld Talstation)
- Güterverkehr (öffentlich und/oder Anschlussbahn-mäßig) – (mittel-/langfristig) auch zusätzliche Anschlussbahn- bzw. Zubringergleise zu Betrieben oder zu touristischen Hotspots (z.B. Nassfeld Talstation, Anschlussbahn Gewerbegebiet „Draubogen“ in Ferlach)
- Der Betrieb erfolgt grundsätzlich durch konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie deren Personal. Sinngemäßes gilt für den Betrieb bzw. Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur (Betriebsführung und Streckenunterhaltung). Demnach werden diese Leistungen ausgeschrieben und mittels Verkehrsdienste- und Infrastrukturverträge festgehalten (daher keine operativen Tätigkeiten durch den Eigentümer).

Bewertung aus Sicht des Eigentümers (Land Kärnten):

VORTEILE	NACHTEILE
Variante ist konform mit Klimaschutz-Offensiven	aufwendiges Verfahren (eisenbahnrechtliche Konzessionierung erforderlich!)
regionale Aufwertung (insbesondere Rosental)	sehr hohe („nicht zumutbare“) Kosten – einmalig und laufend! Betriebspflicht!
langfristige Trassensicherung	Ersatz eines bestehenden (weit) kostengünstigeren Busverkehrs (insbesondere Gailtalbahn)

4.2. Variante 2 – nicht-öffentliche Eisenbahn bzw. Sondernutzung – ohne Betriebspflicht

Zeithorizont („danach weitere Betrachtung“): 10 Jahre mit Verlängerungsoption (weitere 10 Jahre); ab sofort (keine Vorbereitungszeit)

rechtlich: Anschlussbahn (AB) gemäß Eisenbahngesetz; Fahrrad-Draisinenbetrieb nach Kärntner Veranstaltungsgesetz

Ziel: „dauerhafte“ Erhaltung der Streckeninfrastruktur

Aspekte und Möglichkeiten:

- Touristischer Verkehr (Gelegenheitsverkehr), z.B. Sonder-, Nostalgiezüge
- Fahrrad-/Motor-Draisinenbetrieb
- Versuchs-, Experimentalstrecke; Teststrecke für neue Technologien (fahrzeug- und infrastrukturseitig)
- Waggonabstellung (Waggons, die nur saisonal eingesetzt werden)
- Nur in Ausnahmefällen: Anschlussbahnmäßiger (schwerer) Güterverkehr

Untervariante 2a – wie Var. 2 – jedoch mit eingeschränkter Nutzung ohne wesentliche Investitionen („Auslaufbetrieb“)

Zeithorizont („danach weitere Betrachtung“): 10 Jahre; ab sofort (keine Vorbereitungszeit)

rechtlich: Fahrrad-Draisinenbetrieb nach Kärntner Veranstaltungsgesetz

Aspekte und Möglichkeiten

- Touristischer Verkehr mittels Fahrrad- oder Motor-Draisinenbetrieb – im Zuge eines „Auslaufbetriebes“ (Erlöse verbleiben beim Betreiber/Streckenpächter)
- Versuchs-, Experimentalstrecke; Teststrecke für neue Technologien (fahrzeug- und infrastrukturseitig)

Bewertung aus Sicht des Eigentümers (Land Kärnten):

VORTEILE	NACHTEILE
Bestand – teilweise bereits in der Region „etabliert“	Var. 2: (auch) laufende Kosten – ungeachtet des tatsächlichen Betriebes (wegen „Stand Schäden“)
Touristische Impulse (Sonderzüge, Fahrrad-Draisinenbetrieb)	(Eigentümer-)Haftung bleibt
Langfristige Trassensicherung	
Mittelfristige Umwandlung in „Vollbahn“ möglich	
Var. 2a: Erkenntnisgewinn in „Echtzeit“ bei geringeren (laufenden) Kosten → Festlegung der weiteren Vorgehensweise (Variante)	

4.3. Variante 3 – Auflassung

- Auflassung gemäß § 29 Eisenbahngesetz
- Wegfall der Eisenbahnkreuzungen (potenzielle Gefahrenstellen) – siehe auch unten
- Brückenobjekte (Durchlässe): nur Gewährleistung der Standsicherheit– siehe auch unten
- Trasse verbleibt im Eigentum des Land Kärnten (kein Verkauf); Alternative: Einräumung Wiederkaufsrecht zugunsten Land Kärnten (dauerhafte Sicherung der Trasse!) – siehe auch unten
- Mögliche Verpachtung an Gemeinden
- Beibehaltung der Trasse (mit Schotter) und Widmung als Verkehrsfläche (öffentlich)
- Mögliche Nach-Nutzungen
 - als Leitungstrasse (Lichtwellenleiter)
 - als Verkehrsweg (Rad-, Wirtschaftsweg)
 - Schaffung Grün-, Windschutzgürtel; Renaturierung z.B. Nist-Trasse für Reptilien
 - PV-Anlage (Bodenanlage oder bei Radweg Überbauwerk)

Rechtliche Konsequenzen nach Auflassung der Eisenbahn:

Grundsätzlich sind die Eisenbahnanlagen zu beseitigen, die im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut relevant sein könnten (vgl. § 29 EisbG).

Gleisoberbau: Entfernung des Gleisrostes (Schienen und Schwellen) sowie nachweisliche Entsorgung der (Holz-)Schwellen;

Gleisschotter: Belassung und Weiterverwendung als Unterbau (Wegebau); Weiterverwendung bei „anderen“ Eisenbahnen. Wird der Gleisschotter nur abgetragen, so ist dieser (wie die Holzschwellen oben) nachweislich zu entsorgen.

Eisenbahnkreuzungen: Entfernung Gleisrost samt Gleiseindeckung (Bedielung) oder Überschüttung (bei Feldwegübergänge);

bei asphaltierten Straßen: durchgehendes Asphaltband und ggf. Herstellung der Nivelette (Landesstraßen).

Brücken und Durchlässe: beidseitige Absperrung (Verhinderung der Begehbarkeit); regelmäßige (Sicht-)Kontrolle hinsichtlich Standsicherheit und Durchflusstauglichkeit (insbesondere Bachgerinne-Durchlässe); ggf. Entfernung (kleinerer) Durchlässe.

Errichtung von Gleisabschlüssen zwischen dem aufzulassenden und dem noch in Betrieb befindlichen Streckenteilen (öffentliche Eisenbahn, Anschlussbahn).

Vorteile aus Trassen-Eigentumsverbleib bei Land Kärnten:

Durchgehendes Trassenband: zweckmäßig für (überregionale) Leistungs- und Rohrtrassen.

Weiterverwendung als Weg (Wander-, Rad- und/oder Wirtschaftsweg).

Mittelfristige Reaktivierung als Eisenbahn möglich, (keine aufwendigen Enteignungen erforderlich).

Bewertung aus Sicht des Eigentümers (Land Kärnten):

VORTEILE	NACHTEILE
geringe (laufende) Kosten	(allfällige) Kosten für Sicherungspflichten ¹
bei Gleisrostabbau (Einmal-)Erlöse lukrierbar	Bei eisenbahnrechtlicher Auflassung: komplettes Eisenbahnverfahren bei Reaktivierung der Eisenbahn erforderlich (Verfahrensdauer, Kosten)
(Zwischen-)Nutzung möglich (Radweg, Wirtschaftsweg, Leitungstrasse, ...)	Ohne eisenbahnrechtliche Auflassung: keine Zwischennutzung möglich (z.B. Radweg)
geringere Haftung – insbesondere bei Weiterverpachtung an die Gemeinden oder vergleichbare Institutionen; Wegfall der Eisenbahnkreuzungen (potenzielle Gefahrenstellen)	

¹ Aufgelassene Eisenbahntrasse verbleibt im Eigentum des Landes Kärnten.

5. GAILTALBAHN: Anwendung der Varianten

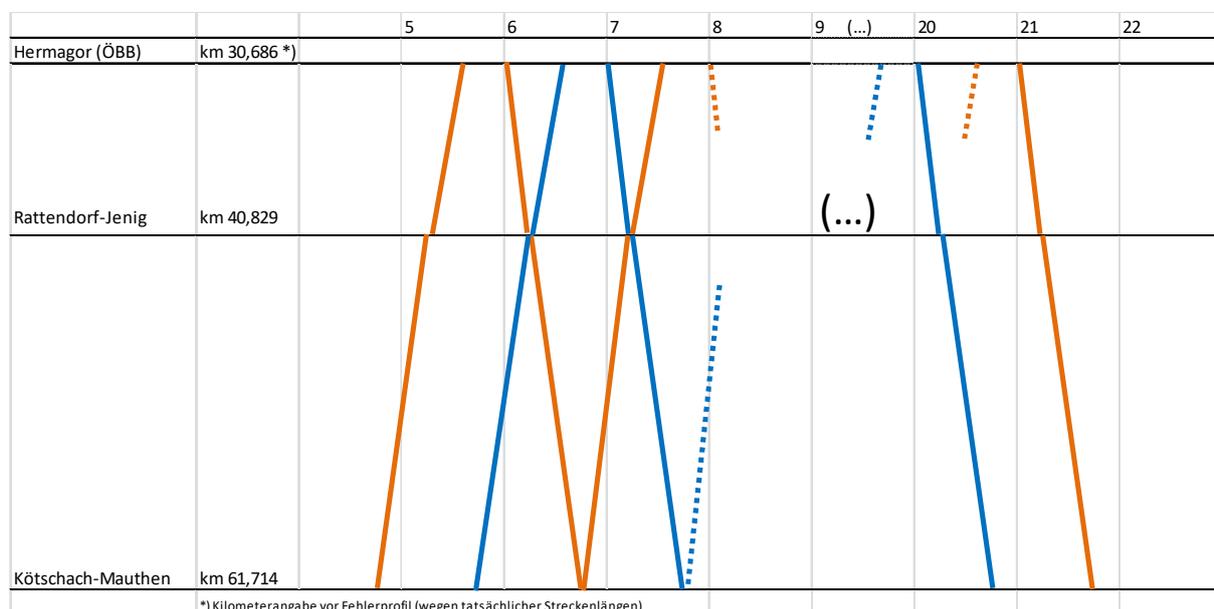
5.1. Variante 1 – öffentliche Eisenbahn („Vollbahn“) – mit Betriebspflicht

Fahrplanangebot:

in Anlehnung an den Bestandfahrplan Villach – Hermagor bzw. Bus Hermagor – Kötschach-Mauthen
Täglich: Stundentakt zwischen ca. 6 und 21 Uhr

Fahrzeugumlauf (zwei Garnituren):

Anmerkung: Reservefahrzeug gemeinsam mit Rosentalbahn, daher „0,5 Stück“ Reserve



Eckdaten (Zugkilometer, Einsatzzeiten):

VT-Umlauf	Abschnitt	km	Anzahl/Tag	VT p.a.	VT-km p.a.	Fz [min]	Fz [h] p.a.
	Hermagor - Kötschach	31,0	18	365	203.854	43	4.709
	Hermagor - Kötschach	31,0	16	365	181.204	43	4.185
GESAMT p.a.					385.057		8.894
Zuschlag (Leer- und Dienstfahrten)					10%	10%	889
GESAMT mit Zuschlag p.a.					423.563		9.783

Evaluierung Nachnutzungsvarianten
Gailtalbahn / Rosentalbahn

Betriebskosten (Absatzbereich):

Alle Kostenangaben NETTO!

Anmerkung: Unterstellt wird ein Deckungsgrad von 20% (aus Fahrgast-Erlöse)

POSITION	Einheit	GAILTALBAHN (GTB)		Anmerkungen
			p.a.	
Fahrzeugbeschaffung	2,5 Stk.	4.500.000 €		(konv.) Dieseltriebwagen 2 Stk. plus gemeinsame Reserve mit RTB ("0,5")
Finanzierung	4 %		225.000 €	über Gesamtlaufzeit, daher von Hälftebetrag (Fzg-Besch.)
ND	30 Jahre	11.250.000 €	375.000 €	Abschreibung
Fahrzeugbetrieb	423.563 km	1,50 €/km	635.345 €	Betriebsstoffe
Fahrzeuginstandhaltung	423.563 km	3,00 €/km	1.270.690 €	inklusive Hauptuntersuchungen (HU)
Fahrzeugversicherung	2,5 Stk.	5.000,00 €/Stk.	12.500 €	
Wagen-Remisierung	2,5 Stk.	10.000,00 €/Stk.	25.000 €	
Tagesreinigung	2,5 Stk.	10.000,00 €/Stk.	25.000 €	
Personal	9.783 h	1.700,00 Prod.-h/Kopf		5,75 Köpfe
	5,75 Köpfe	60.000,00 €/Kopf	345.290 €	
Streckeninfrastruktur Verzehr p.a.			0 €	bei Direktverrechnung (vgl. IBE)
GESAMTBETRIEBSKOSTEN p.a.			2.913.825 €	
Wagnis 10%			291.382 €	
Zwischensumme			3.205.207 €	
Deckungsgrad	20 %		-641.041 €	Fahrgast-Erlöse
GESAMTERGEBNIS			2.564.166 €	p.a.

Der jährliche Abgang (Zuzahlung) beträgt rund 2,56 Mio. € (ohne Infrastruktur-Erhaltung!) – ohne Umsatzsteuer (Nettobetrag).

Der Abgang inklusive der gesetzlichen 20%igen Umsatzsteuer beträgt ca. 3 Mio. € (Bruttobetrag).²

Güterverkehr:

Beim Schienengüterverkehr wird davon ausgegangen, dass dieser vom jeweiligen Betreiber (Eisenbahnverkehrsunternehmen) eigenwirtschaftlich – ohne Zuschussbedarf – abgewickelt wird.

Für die Nutzung der Infrastruktur wird in der Regel ein Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)³ eingehoben:

Annahmen:

50.000 Nettotonnen p.a.

Hermagor – Kötschach-Mauthen: ein Zugpaar pro Woche → 50 Zugpaare p.a. → 3.000 km p.a.

IBE: 1 € je Zugkm (netto)

Jährliche Nettoeinnahmen (ohne Frachterlöse): 3.000 €

Busverkehr:

Bei Führung eines öffentlichen Personenverkehrs auf der Gailtalbahn kann der (im Jahr 2016 eingerichtete) Busverkehr Hermagor – Kötschach-Mauthen eingestellt werden. Daraus ergeben sich Einsparungen, wie folgt größenordnungsmäßig abgeschätzt:

Busverkehr Linie 5058 (Verkehrsverbund Kärntner Linien) mit rund 370.000 Bus-km p.a.

Annahme Kilometertarif: 4,20 € je Bus-km (brutto)

Jährliche Brutto-Einsparung: 1,56 Mio. €

Zusammengefasst kann daher von saldierten Betriebskosten in der Höhe von rund 1,44 Mio. € brutto ausgegangen werden, wobei Einsparungen durch den (wegfallenden) Busverkehr im

² Gebietskörperschaften (Land, Gemeinden) sind nicht vorsteuerabzugsberechtigt!

³ IBE entspricht einer „Schienenmaut“ in Anlehnung an die Benützunggebühren im öffentlichen Schienennetz.

Ausmaß von 50% zu erzielen sind. Die Zusatzeinnahmen aus dem Güterverkehr sind demgegenüber vernachlässigbar.

Infrastruktur – Instandsetzungsarbeiten: einmalig und laufend

GAILTALBAHN (Var. 1) KOSTEN INFRASTRUKTUR – einmalig Finanzmittelbedarf „kurzfristig“	Betrag in Mio. € (gerundet)
Unterbau	6,77
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	2,29
Haltestelleninfrastruktur	1,10
Baustellengemeinkosten	0,76
Eisenbahnkreuzungen, Streckensicherungsanlage	4,70
Fahrweg	17,24
Nebenkosten, unerwartete Kosten	8,71
Nettosumme (einmalig)	41,57
Bruttosumme (einmalig)	49,88

Anmerkungen:

Allfällige (Schrott-)Erlös aus Schienenabtragungen im Vorfeld der Sanierung sind bereits gegengerechnet.

Eisenbahnkreuzungen: insgesamt 23 Stk. EKen und 21 Stk. (nicht-öffentliche) EÜe; technischer Kreuzungsschutz (Lichtzeichenanlage) bei allen 23 Stk. EKen mit Landes- und Gemeindestraßen vorgesehen. Rund fünf Eisenbahnkreuzungen können aufgelassen bzw. zu nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen umgewandelt werden (hier kostenmäßig nicht berücksichtigt!).

Im Hinblick auf die aktuelle Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) endet die Übergangsfrist für EK-Maßnahmen (z.B. Errichtung/Fertigstellung eines technischen Kreuzungsschutzes) spätestens im Jahr 2029.

Evaluierung Nachnutzungsvarianten
Gailtalbahn / Rosentalbahn

GAILTALBAHN (Var. 1) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>laufend</u>	Betrag in Mio. € (gerundet) p.a.
Oberbau	0,57
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,14
Eisenbahnkreuzungen	0,02
Trassenpflege (Fahrweg, Bahngräben, ...)	0,03
Nebenkosten	0,01
Nettosumme p.a. – laufend	0,77
Bruttosumme p.a. – laufend	0,92

GAILTALBAHN (Var. 1) jährliche Betriebskosten, sonstige Kosten	Betrag in Mio. € (gerundet)
Betriebskosten p.a. BRUTTO (inklusive Fahrzeugbeschaffung) unter Berücksichtigung 20% Erlöse	6,92
Sonstige Kosten (Haftpflicht-Versicherung Infrastruktur)	Abdeckung durch das Land Kärnten – „Landeshaftung“ (?)

5.2. Variante 2 – nicht-öffentliche Eisenbahn bzw. Sondernutzung – ohne Betriebspflicht

Gelegenheitsverkehr ohne Betriebspflicht, dauerhafte Erhaltung

GAILTALBAHN (Var. 2) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>einmalig</u>	Betrag in Mio. € (gerundet)
Unterbau	0,00
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,53
Haltestelleninfrastruktur	0,00
Baustellengemeinkosten	0,04
Eisenbahnkreuzungen *) Streckensicherungsanlage	0,80
Fahrweg	1,71
Nebenkosten, unerwartete Kosten	0,81
Nettosumme (einmalig)	3,89
Bruttosumme (einmalig)	4,67

*) technischer Kreuzungsschutz bei Landesstraßen-EK (vier Stück)

GAILTALBAHN (Var. 2) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>laufend</u>	Betrag in Mio. € (gerundet) p.a.
Oberbau	0,28
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,07
Eisenbahnkreuzungen	0,01
Trassenpflege (Fahrweg, Bahngräben, ...)	0,01
Nebenkosten	0,01
Nettosumme p.a. – laufend	0,38
Bruttosumme p.a. – laufend	0,46

GAILTALBAHN (Var. 2)	Betrag in Mio. € (gerundet)
Betriebskosten p.a. Betrieb erfolgt auf wirtschaftliches Risiko der Pächter ⁴	-
Sonstige Kosten (Haftpflicht-Versicherung Infrastruktur)	Abdeckung durch das Land Kärnten – „Landeshaftung“ (?)

Untervariante 2a – wie Var. 2 – jedoch ohne wesentliche Investitionen („Auslaufbetrieb“)

Motiv für diese Variante: Bewährungsprobe in „Echtbetrieb“; wenig Kostenrisiko; Wieder-Hochfahren jederzeit möglich

- Belassung im Bestand bzw. „Auslaufbetrieb“ bis zum Substanzverzehr (Zeitraum rund 10 Jahre)
- Allenfalls Reduzierung der Streckengeschwindigkeit (max. 10 km/h)
- Gewährleistung sicherer Betrieb (allenfalls unter Berücksichtigung reduzierter Streckengeschwindigkeit) – vgl. § 19a EisbG
- Weiterbetrieb als Fahrrad-Draisinenstrecke möglich (nach Prüfung auch längerer Betrieb als 10 Jahre)

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen:

- Fahrweg: Freihaltung von Bewuchs des Gleiskörpers
- Eisenbahnkreuzungen: Freihaltung der Sichträume
- Brücken (konstruktive Durchlässe): Sichtkontrolle der Absturzsicherung; bei Brückenzustand (Klasse)⁵ „3“, „4“, „5“ Reduktion der Geschwindigkeit (≤ 20 km/h)
- Sichtkontrolle Oberbau, Ingenieurbauten

⁴ Derzeit Verein Gailtalbahn bzw. Gailtalbahn Betriebs GmbH.

⁵ Brückenzustand: Klasse 1: sehr guter Erhaltungszustand; 2: guter Erhaltungszustand; 3: schlechter Erhaltungszustand; 4: sehr schlechter Erhaltungszustand; 5: wie 4 mit Betriebs-Einschränkungen.

GAILTALBAHN (Var. 2a) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>einmalig</u> Auslaufbetrieb	Betrag in Mio. € (gerundet)
Unterbau	-
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	-
Haltestelleninfrastruktur	-
Baustellengemeinkosten	-
Eisenbahnkreuzungen, Streckensicherungsanlage	-
Fahrweg	-
Nebenkosten, unerwartete Kosten	-
Summe (einmalig)	0,00

GAILTALBAHN (Var. 2a) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>laufend</u>	Betrag in Mio. € (gerundet) p.a.
Oberbau	0,05
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,07
Eisenbahnkreuzungen	0,01 *)
Trassenpflege (Fahrweg, Bahngräben, ...)	0,01 *)
Nebenkosten	0,01 *)
Nettosumme p.a. – laufend	0,15
Bruttosumme p.a. – laufend	0,18

*) „Reserveposition“ wegen geringer Beträge.

GAILTALBAHN (Var. 2a)	Betrag in Mio. € (gerundet)
Betriebskosten p.a. Betrieb erfolgt auf wirtschaftliches Risiko der Pächter ⁶	-
Sonstige Kosten (Haftpflicht-Versicherung Infrastruktur) siehe auch „remanente Kosten“	Abschluss Versicherung durch Pächter

⁶ Derzeit Verein Gailtalbahn bzw. Gailtalbahn Betriebs GmbH.

5.3. Variante 3 – Auflassung

Unter der Annahme, dass die Belassung des Gleisschotter (Schotterbett) sowie Absperrung der Eisenbahnbrücken und konstruktiven Durchlässe – erfolgt, d.h. wenn kein Abtrag der Brückentragwerke vorgesehen wird, ergibt sich ein positiver Saldo aufgrund der Schrotterlöse. Diese Tatsache wird auch begünstigt durch einen (relativ) geringen Anteil von Holzschwellen (Sondermüll!).

Die Erlöse aus dem Abtrag des Gleisrostes betragen demnach 350.000 bis 450.000 €. Der Gleisschotter verbleibt entlang der (ehemaligen) Eisenbahntrasse.

Für die technische Auflassung der Eisenbahnkreuzungen (Gleisrostentfernung, durchgehende Fahrbahn bzw. Straßenoberflächen (wieder-)herstellen) wird für öffentliche Eisenbahnkreuzungen eine Pauschale in der Höhe von 10.000 € (netto) je EK angesetzt.

Ferner ist die Montage eines Gleisabschluss in Hermagor vorgesehen (Pos. „Nebenkosten“).

GAILTALBAHN (Var. 3) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>einmalig</u> Auflassung	Betrag in Mio. € (gerundet)
Unterbau – Gleisabtrag	-0,45
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,04
Haltestelleninfrastruktur	-
Baustellengemeinkosten	-
Eisenbahnkreuzungen, Streckensicherungsanlage	0,23
Fahrweg	-
Nebenkosten, unerwartete Kosten	0,01
Nettosumme (einmalig) inklusive Verwertung Gleisabtrag	-0,17
Bruttosumme (einmalig) inklusive Verwertung Gleisabtrag	-0,20
Kosten aus Sicherungspflicht (nach Auflassung)	0,36 ⁷
Nettosumme inklusive Kosten Sicherungspflicht	0,19
Bruttosumme inklusive Kosten Sicherungspflicht	0,23

⁷ Annahme: Absicherung 36 Brücken á 1.000 € (netto) mal 10 Jahre (Wartung, Erneuerung).

6. ROSENTALBAHN: Anwendung der Varianten

6.1. Variante 1 – öffentliche Eisenbahn („Vollbahn“) – mit Betriebspflicht

Fahrplanangebot:

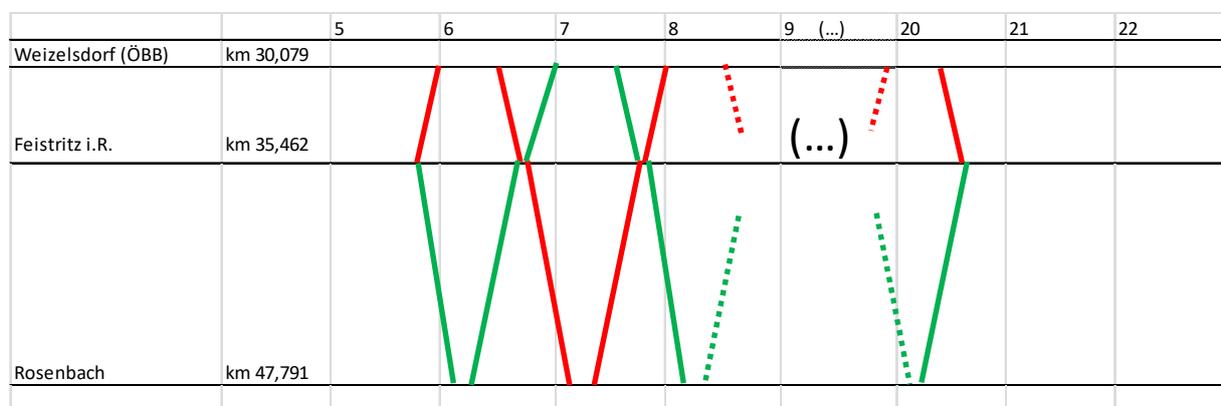
in Anlehnung an Bestandfahrplan Klagenfurt – Weizelsdorf

Montag-Freitag: Stundentakt zwischen ca. 6 und 20 Uhr

Samstag, Sonn- und Feiertag: kein Zugverkehr

Fahrzeugumlauf (zwei Garnituren):

Anmerkung: Reservefahrzeug gemeinsam mit Gailtalbahn, daher „0,5 Stück“ Reserve



Eckdaten (Zugkilometer, Einsatzzeiten):

VT-Umlauf	Abschnitt	km	Anzahl/Tag	VT p.a.	VT-km p.a.	Fz [min]	Fz [h] p.a.
	Weizelsdorf - Rosenbach	17,7	14	250	61.992	33	1.925
	Weizelsdorf - Feistritz	5,4	2	250	2.692	9	75
	Weizelsdorf - Rosenbach	17,7	14	250	61.992	33	1.925
	Rosenbach - Feistritz	12,3	2	250	6.165	24	200
GESAMT p.a.					132.840	4.125	
Zuschlag (Leer- und Dienstfahrten)					10%	13.284	413
GESAMT mit Zuschlag p.a.					146.124	4.538	

Betriebskosten (Absatzbereich):

Alle Kostenangaben NETTO!

Anmerkung: Unterstellt wird ein Deckungsgrad von 20% (aus Fahrgast-Erlöse)

Evaluierung Nachnutzungsvarianten Gailtalbahn / Rosentalbahn

POSITION	Einheit	ROSENTALBAHN (KARAWANKENBAHN) - RTB		Anmerkungen
			p.a.	
Fahrzeugbeschaffung	2,5 Stk.	4.500.000 €	11.250.000 €	(konv.) Dieseltriebwagen 2 Stk. plus gemeinsame Reserve mit GTB ("0,5")
Finanzierung	4 %		225.000 €	über Gesamtlaufzeit, daher von Hälftebetrag (Fzg-Besch.)
ND	30 Jahre	11.250.000 €	375.000 €	Abschreibung
Fahrzeugbetrieb	146.124 km	1,50 €/km	219.186 €	Betriebsstoffe
Fahrzeuginstandhaltung	146.124 km	3,00 €/km	438.372 €	inklusive Hauptuntersuchungen (HU)
Fahrzeugversicherung	2,5 Stk.	5.000,00 €/Stk.	12.500 €	
Wagen-Remisierung	2,5 Stk.	10.000,00 €/Stk.	25.000 €	
Tagesreinigung	2,5 Stk.	10.000,00 €/Stk.	25.000 €	
Personal	4.538 h	1.700,00 Prod.-h/Kopf	2,67 Köpfe	
	2,67 Köpfe	60.000,00 €/Kopf	160.147 €	
Streckeninfrastruktur Verzehr p.a.			0 €	bei Direktverrechnung (vgl. IBE)
GESAMTBETRIEBSKOSTEN p.a.			1.480.205 €	
Wagnis 10%			148.021 €	
Zwischensumme			1.628.226 €	
Deckungsgrad	20 %		-325.645 €	Fahrgast-Erlöse
GESAMTERGEBNIS			1.302.580 €	p.a.

Der jährliche Abgang (Zuzahlung) beträgt rund 1,3 Mio. € (ohne Infrastruktur-Erhaltung!) – ohne Umsatzsteuer (Nettobetrag).

Der Abgang inklusive der gesetzlichen 20%igen Umsatzsteuer beträgt ca. 1,56 Mio. € (Bruttobetrag).⁸

Güterverkehr:

Beim Schienengüterverkehr wird davon ausgegangen, dass dieser vom jeweiligen Betreiber (Eisenbahnverkehrsunternehmen) eigenwirtschaftlich – ohne Zuschussbedarf – abgewickelt wird.

Für die Nutzung der Infrastruktur wird in der Regel ein Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)⁹ eingehoben:

Annahmen:

50.000 Nettotonnen p.a.

Weizelsdorf – Feistritz i.R.: ein Zugpaar pro Woche → 50 Zugpaare p.a. → 550 km p.a.

IBE: 1 € je Zugkm (netto)

Jährliche Nettoeinnahmen (ohne Frachterlöse): 550 €

Busverkehr:

Bei Führung eines öffentlichen Personenverkehrs auf der Gailtalbahn kann der Busverkehr Weizelsdorf – St. Jakob i.R. an Montag bis Freitag (Werktag) eingestellt werden. Daraus ergeben sich Einsparungen, wie folgt größenordnungsmäßig abgeschätzt:

Busverkehr Linie 5325 (Verkehrsverbund Kärntner Linien) mit rund 120.000 Bus-km p.a.

Annahme Kilometertarif: 4,20 € je Bus-km (brutto)

Jährliche Brutto-Einsparung: 0,5 Mio. €

Zusammengefasst kann daher von saldierten Betriebskosten in der Höhe von gut einer Mio. € brutto ausgegangen werden, wobei demnach Einsparungen durch den (wegfallenden) Busverkehr im Ausmaß von einem Drittel zu erzielen sind. Die Zusatzeinnahmen aus dem Güterverkehr sind demgegenüber vernachlässigbar.

⁸ Gebietskörperschaften (Land, Gemeinden) sind nicht vorsteuerabzugsberechtigt!

⁹ IBE entspricht einer „Schienenmaut“ in Anlehnung an die Benützungsgebühren im öffentlichen Schienennetz.

Infrastruktur – Instandsetzungsarbeiten: einmalig und laufend

ROSENTALBAHN (Var. 1) Gesamtstrecke Weizelsdorf – Rosenbach KOSTEN INFRASTRUKTUR – einmalig Finanzmittelbedarf „kurzfristig“	Betrag in Mio. € (gerundet)
Unterbau	3,71
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	2,41
Haltestelleninfrastruktur	0,70
Baustellengemeinkosten	0,51
Eisenbahnkreuzungen, Streckensicherungsanlage	1,50
Fahrweg	9,53
Nebenkosten, unerwartete Kosten	4,87
Nettosumme (einmalig)	23,23
Bruttosumme (einmalig)	27,88

Anmerkungen:

Allfällige (Schrott-)Erlös aus Schienenabtragungen im Vorfeld der Sanierung sind bereits gegengerechnet.

Eisenbahnkreuzungen: insgesamt sieben Stk. EKen und ein (nicht-öffentliche) EÜ; technischer Kreuzungsschutz (Lichtzeichenanlage) bei allen sieben Stk. EKen mit Landes- und Gemeindestraßen vorgesehen.

Im Hinblick auf die aktuelle Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) endet die Übergangsfrist für EK-Maßnahmen (z.B. Errichtung/Fertigstellung eines technischen Kreuzungsschutzes) spätestens im Jahr 2029.

ROSENTALBAHN (Var. 1) Gesamtstrecke Weizelsdorf – Rosenbach KOSTEN INFRASTRUKTUR – laufend	Betrag in Mio. € p.a. (gerundet)
Oberbau	0,31
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,11
Eisenbahnkreuzungen	0,01
Trassenpflege (Fahrweg, Bahngräben, ...)	0,01
Nebenkosten	0,01
Nettosumme p.a. – laufend	0,45
Nettosumme p.a. – laufend	0,54

ROSENTALBAHN (Var. 1) Gesamtstrecke Weizelsdorf – Rosenbach jährliche Betriebskosten, sonstige Kosten	Betrag in Mio. € (gerundet)
Betriebskosten p.a. BRUTTO (inklusive Fahrzeugbeschaffung) unter Berücksichtigung 20% Erlöse	3,52
Sonstige Kosten (Haftpflicht-Versicherung Infrastruktur)	Abdeckung durch das Land Kärnten – „Landeshaftung“ (?)

6.2. Variante 2 – nicht-öffentliche Eisenbahn bzw. Sondernutzung – ohne Betriebspflicht

Im Hinblick auf die Variante 2 (und 2a) ist bei der Rosentalbahn die Differenzierung nach den Streckenabschnitten Weizelsdorf – Feistritz i. Rosental und Feistritz i. R. – Rosenbach zweckmäßig! Demnach könnte für den östlichen Abschnitt Weizelsdorf – Feistritz i. R. die Variante 2 (nicht-öffentliche Eisenbahn) und für den westlichen Streckenabschnitt die Variante 3 (Auflassung) zum Tragen kommen.

Gelegenheitsverkehr ohne Betriebspflicht, dauerhafte Erhaltung

	Gesamtstrecke Weizelsdorf – Rosenbach	nur Abschnitt Weizelsdorf – Feistritz i.R.
ROSENTALBAHN (Var. 2) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>einmalig</u>	Betrag in Mio. € (gerundet)	Betrag in Mio. € (gerundet)
Unterbau	-	-
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,71	0,35
Haltestelleninfrastruktur	-	-
Baustellengemeinkosten	0,06	0,02
Eisenbahnkreuzungen Streckensicherungsanlage	-	-
Fahrweg	0,94	0,31
Nebenkosten, unerwartete Kosten	0,48	0,17
Nettosumme (einmalig)	2,19	0,85
Bruttosumme (einmalig)	2,63	1,02

	Gesamtstrecke Weizelsdorf – Rosenbach	nur Abschnitt Weizelsdorf – Feistritz i.R.
ROSENTALBAHN (Var. 2) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>laufend</u>	Betrag in Mio. € p.a. (gerundet)	Betrag in Mio. € p.a. (gerundet)
Oberbau	0,16	0,05
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,07	0,02
Eisenbahnkreuzungen	0,01 *)	0,01 *)
Trassenpflege (Fahrweg, Bahngräben, ...)	0,01 *)	0,01 *)
Nebenkosten	0,01 *)	0,01 *)
Nettosumme p.a. – laufend	0,26	0,10
Bruttosumme p.a. – laufend	0,31	0,12

*) „Reserveposition“ wegen geringer Beträge.

ROSENTALBAHN (Var. 2) Gesamtstrecke Weizelsdorf – Rosenbach	Betrag in Mio. € (gerundet)
Betriebskosten p.a. Betrieb erfolgt auf wirtschaftliches Risiko der Pächter ¹⁰	-
Sonstige Kosten (Haftpflicht-Versicherung Infrastruktur)	Abschluss Versicherung durch Pächter

Untervariante 2a – wie Var. 2 – jedoch ohne wesentliche Investitionen („Auslaufbetrieb“)

Motiv für diese Variante: Bewährungsprobe in „Echtbetrieb“; wenig Kostenrisiko; Wieder-
Hochfahren jederzeit möglich

- Belassung im Bestand bzw. „Auslaufbetrieb“ bis zum Substanzverzehr (Zeitraum rund 10 Jahre)
- Allenfalls Reduzierung der Streckengeschwindigkeit (max. 10 km/h)
- Gewährleistung sicherer Betrieb (allenfalls unter Berücksichtigung reduzierter Streckengeschwindigkeit) – vgl. § 19a EISbG
- Allenfalls Betrieb als (hier) Motor-Draisinenstrecke – auch in Teilabschnitten – möglich (nach Prüfung auch längerer Betrieb als 10 Jahre)

¹⁰ Derzeit Verein Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK) bzw. Bahn & Museum Betriebsges.m.b.H.

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen:

- Fahrweg: Freihaltung von Bewuchs des Gleiskörpers
- Eisenbahnkreuzungen: Freihaltung der Sichträume
- Brücken (konstruktive Durchlässe): Sichtkontrolle der Absturzsicherung; bei Brückenzustand (Klasse)¹¹ „3“, „4“, „5“ Reduktion der Geschwindigkeit (≤ 20 km/h)
- Sichtkontrolle Oberbau, Ingenieurbauten

	Gesamtstrecke Weizelsdorf – Rosenbach	nur Abschnitt Weizelsdorf – Feistritz i.R.
ROSENALBAHN (Var. 2a) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>einmalig</u> Auslaufbetrieb	Betrag in Mio. € (gerundet)	Betrag in Mio. € (gerundet)
Unterbau	-	-
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,41 ¹²	-
Haltestelleninfrastruktur	-	-
Baustellengemeinkosten	-	-
Eisenbahnkreuzungen, Streckensicherungsanlage	-	-
Fahrweg	-	-
Nebenkosten, unerwartete Kosten	0,15	-
Nettosumme (einmalig)	0,56	0,00
Bruttosumme (einmalig)	0,67	0,00

	Gesamtstrecke Weizelsdorf – Rosenbach	nur Abschnitt Weizelsdorf – Feistritz i.R.
ROSENALBAHN (Var. 2a) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>laufend</u>	Betrag in Mio. € p.a. (gerundet)	Betrag in Mio. € p.a. (gerundet)
Oberbau	0,16	0,05
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,07	0,02
Eisenbahnkreuzungen	0,01	0,01

¹¹ Brückenzustand: Klasse 1: sehr guter Erhaltungszustand; 2: guter Erhaltungszustand; 3: schlechter Erhaltungszustand; 4: sehr schlechter Erhaltungszustand; 5: wie 4 mit Betriebs-Einschränkungen.

¹² (Sicherungs-)Maßnahmen bei Rosenbachviadukt und Tunnel (nächst Rosenbachviadukt).

Trassenpflege (Fahrweg, Bahngräben, ...)	0,01	0,01
Nebenkosten	0,01	0,01
Nettosumme p.a. – laufend	0,26	0,10
Bruttosumme p.a. – laufend	0,31	0,12

	Betrag in Mio. € (gerundet)
ROSENTALBAHN (Var. 2a) (Gesamtstrecke bzw. Abschnitt Weizelsdorf – Feistritz i.R.) AUSLAUFBETRIEB	-
Betriebskosten p.a.	Abschluss Versicherung durch Pächter

6.3. Rosentalbahn: Variante 3 – Auflassung

Differenzierung nach Streckenabschnitten Weizelsdorf – Feistritz i. R. und Feistritz i. R. – Rosenbach zweckmäßig – vgl. Variante 2)!

Unter Annahme Belassung Gleisschotter (Schotterbett) sowie Absperrung der Eisenbahnbrücken (konstruktive Durchlässe) – d.h. kein Abtrag der Brückentragwerke vorgesehen – ergibt sich ein positiver Saldo aufgrund der Schrotterlöse. Diese Tatsache wird auch begünstigt durch einen (relativ) geringen Anteil von Holzschwellen (Sondermüll!).

Die Erlöse aus dem Abtrag des Gleisrostes betragen demnach für den Gesamtabschnitt (Weizelsdorf – Rosenbach) rund 300.000 €. Erfolgt die Auflassung (Gleisrostabtrag) nur des Abschnittes Feistritz i. R. – Rosenbach so ist mit einem Erlös in der Höhe von rund 200.000 € zu rechnen.

Für die technische Auflassung der Eisenbahnkreuzungen (Gleisrostentfernung, durchgehende Fahrbahn bzw. Straßenoberflächen (wieder-)herstellen) wird für öffentliche Eisenbahnkreuzungen eine Pauschale in der Höhe von 10.000 € (netto) je EK angesetzt.

Anmerkung: Bei Auflassung (nur) des Teilabschnittes Feistritz i.R. – Rosenbach wäre auch die Auflassung der EK km 35,859 mit der Landesstraße L106 beim westlichen Bahnhofskopf Feistritz im Rosental möglich. Zwecks Stürzen der Züge wäre dann eine zusätzliche Weichenverbindung im Bahnhof Feistritz i. R. erforderlich!

Ferner ist die Montage eines Gleisabschlusses jeweils in Feistritz i.R. und Rosenbach vorgesehen (Pos. „Nebenkosten“).

	Gesamtstrecke	Auflassung nur Abschnitt Feistritz i.R. – Rosenbach
ROSENTALBAHN (Var. 3) KOSTEN INFRASTRUKTUR – <u>einmalig</u> Auflassung	Betrag in Mio. € (gerundet)	Betrag in Mio. € (gerundet)
Unterbau – Gleisabtrag	-0,30	-0,20
Ingenieurbauten (Brücken, Mauern, Tunnel)	0,10	0,10
Haltestelleninfrastruktur	-	-
Baustellengemeinkosten	-	-
Eisenbahnkreuzungen, Streckensicherungsanlage	0,07	0,01
Fahrweg	-	-
Nebenkosten, unerwartete Kosten	0,02	0,02
Nettosumme (einmalig) inklusive Verwertung Gleisabtrag	-0,11	-0,07
Bruttosumme (einmalig) inklusive Verwertung Gleisabtrag	-0,13	-0,08
Kosten aus Sicherungspflicht (nach Auflassung)	0,28 ¹³	0,23 ¹⁴
Nettosumme inklusive Kosten Sicherungspflicht	0,17	0,16
Bruttosumme inklusive Kosten Sicherungspflicht	0,20	0,19

¹³ Annahme: Absicherung 27 Brücken plus ein Tunnel je á 1.000 € (netto) mal 10 Jahre (Wartung, Erneuerung).

¹⁴ Annahme: Absicherung 22 Brücken plus ein Tunnel je á 1.000 € (netto) mal 10 Jahre (Wartung, Erneuerung).

7. Remanente Kosten

Unter den „remanenten Kosten“ werden hier diejenigen angeführt, die nach bzw. trotz einer Auflassung der Eisenbahnstrecke auflaufen.

Der Verwaltungsaufwand auf der Seite des Eigentümers erreicht für diese beiden Streckenabschnitte gemeinsam die Größenordnung „eines Plan-Postens“ (= 300.000 € p.a.):

Es sind Ansuchen zur Ausnahmegenehmigung nach § 42 und § 43 EisbG (Bauverbot und Gefährdungsbereich abzuwickeln. Für die genehmigten Fälle sind Arbeitsübereinkommen abzuschließen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Verhandlungen, an denen die Eisenbahn Partei ist (z.B. EK-Verfahren) sind vorzubereiten und durchzuführen.

Pos. Kommentar	GAILTALBAHN Betrag in € p.a. (gerundet)	ROSENTALBAHN Betrag in € p.a. (gerundet)
Evidenzhaltung (Nachbarschaftsverfahren, Betreuung der Pächter ...)	10.000	
Haftpflichtversicherung (Var. 2, 2a)	10.000	10.000
Begehung 2x jährlich Var. 2, 2a Var. 3 nur bei Nicht-Inhaberschaft anderer Gebietskörperschaften oder Dritter	8.000	5.000
Summe p.a. – laufend	43.000	
Bruttosumme p.a. – laufend (siehe Anmerkung)	47.600	

Anmerkung: Die Bruttosumme kommt bei externer Leistungsvergabe (Evidenzhaltung, Begehung) zum Tragen.

8. Variantenvergleich und Fazit

8.1. Gailtalbahn

	Vollbahnbetrieb (mit Betriebspflicht) öffentliche Eisenbahn	EB-Sondernutzung (ohne Betriebspflicht) Anschlussbahn	Auflassung ¹⁵ (ohne GST-Verkauf)	
	Var. 1	Var. 2	Var. 2a	Var. 3
GAILTALBAHN (Gesamtstrecke)				
Einmalkosten (Anlaufkosten)	sehr hoch	mittel	gering	gering
Laufende Kosten (p.a.)	sehr hoch ¹⁶	mittel	eher gering	gering
(Kosten-)Risiko	mittel bis hoch ¹⁷	eher gering ¹⁸	eher gering	gering
Langfristige Strategie	mittel ¹⁹	eher gut ²⁰	eher gut	mäßig ²¹
Regionaler Nutzen	mittel	mittel	mittel ²²	mäßig ²³
GESAMTBEURTEILUNG (Schulnoten)	4,0	2,6	2,2	2,0

Farbcodierung nach Schulnoten:

1	2	3	4	5

¹⁵ bei Gleisrostabbau Schrotterlöse (Schienen und Kleineisen) lukrierbar.

¹⁶ laufende Infrastruktur- und Betriebskosten!

¹⁷ abhängig von Erlössituation.

¹⁸ zukünftige jährliche Kosten eher gut abschätzbar. Kurzfristige Einstellung bzw. Auflassung möglich (bsp. nach Elementarereignis).

¹⁹ Stichwort: „Klimaziele“.

²⁰ Hochfahren (Vollbahnbetrieb) kurz- bis mittelfristig möglich!

²¹ Bei Reaktivierung u.a. relevant: Genehmigungsverfahren, Neukonzessionierung, Herstellung „Stand der Technik“; Trasse (Liegenschaft) jedoch vorhanden.

²² regionale Impulse durch touristische Verkehre (Sonderzüge), Fahrrad-Draisinenbetrieb.

²³ jedoch (Zwischen-)Nutzung als Radweg; mögliche Leitungstrasse (Stichwort: Breitbandausbau).

8.2. Rosentalbahn

Nachfolgend werden die Hauptvarianten einer vergleichenden Bewertung unterzogen, wobei der Teilabschnitte Weizelsdorf – Feistritz/R. und Feistritz/R. – Rosenbach gesondert ausgewiesen werden:

	Vollbahnbetrieb (mit Betriebspflicht) öffentliche Eisenbahn	EB-Sondernutzung (ohne Betriebspflicht) Anschlussbahn	Auflassung ²⁴ (ohne GST-Verkauf)
--	--	--	---

	Var. 1	Var. 2	Var. 2a	Var. 3
ROSENTALBAHN (Gesamtstrecke)				
Einmalkosten (Anlaufkosten)	sehr hoch	mittel	gering	gering
Laufende Kosten (p.a.)	sehr hoch ²⁵	mittel	mittel ²⁶	eher gering ²⁷
(Kosten-)Risiko	mittel bis hoch ²⁸	eher gering ²⁹	eher gering	gering
Langfristige Strategie	mittel ³⁰	eher gut ³¹	eher gut	mäßig ³²
Regionaler Nutzen	mittel	mittel	mittel ³³	mäßig ³⁴
GESAMTBEURTEILUNG (Schulnoten)	4,0	2,6	2,3	2,0

	Var. 1	Var. 2	Var. 2a	Var. 3 ³⁵
„Sonderfall“: Rosentalbahn nur Abschnitt Weizelsdorf – Feistritz/R. in Betrieb				
Einmalkosten (Anlaufkosten)	/entfällt/	eher gering	gering	/entfällt/
Laufende Kosten (p.a.)		eher gering	gering	
(Kosten-)Risiko		eher gering	gering	
Langfristige Strategie		mittel	mittel	
Regionaler Nutzen		mittel	mittel	
GESAMTBEURTEILUNG (Schulnoten)	/entfällt/	2,4	1,8	/entfällt/

Farbcodierung nach Schulnoten:

1	2	3	4	5

²⁴ bei Gleisrostabbau Schrotterlöse (Schienen und Kleineisen) lukrierbar.

²⁵ laufende Infrastruktur- und Betriebskosten!

²⁶ insbesondere durch Viadukte und Tunnelbauwerk gegeben.

²⁷ Ungünstiger durch Viadukte und Tunnel im Abschnitt Feistritz i.R. – Rosenbach (Sicherungspflicht!).

²⁸ abhängig von Erlössituation.

²⁹ zukünftige jährliche Kosten eher gut abschätzbar. Kurzfristige Einstellung bzw. Auflassung möglich (bsp. nach Elementarereignis).

³⁰ Stichwort: „Klimaziele“.

³¹ Hochfahren (Vollbahnbetrieb) kurz- bis mittelfristig möglich!

³² Bei Reaktivierung u.a. relevant: Genehmigungsverfahren, Neukonzessionierung, Herstellung „Stand der Technik“; Trasse (Liegenschaft) jedoch vorhanden.

³³ regionale Impulse durch touristische Verkehre (Sonderzüge), Fahrrad-Draisinenbetrieb.

³⁴ jedoch (Zwischen-)Nutzung als Radweg; mögliche Leitungstrasse (Stichwort: Breitbandausbau).

³⁵ Auflassung nur des Streckenabschnittes Feistritz i.R. (~km 36,0) – Rosenbach (~km 47,5).

9. LRH-Schlussempfehlungen

Kommentar zu den Schlussempfehlungen des Landesrechnungshofes (Entwurf)³⁶:

	LRH-Schlussempfehlung (Entwurf)	Kommentar
(1)	Vor einer Übernahme von Eisenbahnstrecken sollte eine fungierte Bewertung des Erhaltungszustands und der Folgekosten erfolgen.	Dieser Prozess nunmehr bereits wurde gestartet.
(2)	Kostenbeiträge und zumindest die Ermittlungsparameter für die zu leistenden Kostenbeiträge sollten bereits im Vertrag geregelt werden.	Für die Erstellung eines belastbaren „Kostenbeitragskatalog“ ist die Frequentierung der Schienen noch zu gering! Rosentalbahn: (Pacht-)Vertrag noch offen!
(3)	Der tatsächlich notwendige Umfang der Erhaltungsinvestitionen wäre aufgrund des nur teilweise beurteilten Zustands der Karawankenbahn ³⁷ , der divergierenden Angaben für Sanierungsmaßnahmen an der Gailtalbahn sowie des hohen Alters beider Strecken neu zu bewerten.	Siehe Kommentar (1).
(4)	Bei der Bewertung für die zu übernehmende Infrastrukturanlagen wäre auf eine vollständige und aussagekräftige Erfassung aller kostenrelevanten Umstände zu achten.	Siehe Kommentar (1).
(5)	Externe Bewertungsgutachten sollten hinsichtlich Vollständigkeit und Richtigkeit der Kostensätze in Zukunft kritisch hinterfragt werden.	Dieser Prozess wurde in Anbetracht der Kommentar in (1) bereits gestartet.
(6)	Vor der Kostenermittlung für die Auflassung einer Eisenbahnstrecke sollte der Umfang der abzutragenden Bauwerke mit der Behörde abgestimmt werden.	Vgl. dazu Bestimmung gemäß § 29 Abs. 2 EisbG: Auflassung einer Eisenbahn: § 29. (1) (...) <i>(2) Bei dauernder Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn hat der Landeshauptmann, bei dauernder Einstellung des Betriebes einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hat die Bezirksverwaltungsbehörde, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, von Amts wegen zu verfügen, welche Eisenbahnanlagen über die bekannt gegebenen Eisenbahnanlagen hinaus zu beseitigen und welche über die angezeigten Vorkehrungen hinaus gehenden Vorkehrungen zu treffen sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut, die durch die</i>

³⁶ Entwurf erhalten am 16.01.2023 anlässlich einer Besprechung in der Abt. 9.

³⁷ Anmerkung: Karawankenbahn = Rosentalbahn.

		<p><u>aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten, zu vermeiden, insoweit nicht ohnedies der vor dem Bau der aufzulassenden Eisenbahn oder des aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn bestandene Zustand hergestellt wird. Ist keine behördliche Verfügung notwendig, ist dies dem Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder dem Inhaber von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn mitzuteilen.</u></p> <p>(3) (...)</p> <p>Demnach ist auch keine „Rekultivierung“ (Ursprungszustand) vorgesehen.</p>
(7)	Die Abtragskosten wären im Hinblick auf den überdurchschnittlichen Anstieg der Baupreise seit dem Jahr 2020 neu zu bewerten.	<p>Vgl. (1) Darüberhinaus werden auch die Stahlpreise („Schrottpreisbörse“) hinsichtlich der Erlöse für den Gleisrost (bzw. auch für die Stahlbrücken) beobachtet. Der Gleisrost-Abbau wäre jedenfalls ohne Kosten verbunden (Erlös je nach Schrottpreis).</p>
(8)	Die Erstellung von sachlich zusammenhängenden Gutachten der Abteilungen 7 und 9 wären untereinander abzustimmen und Ergebnisse auf Vollständigkeit zu überprüfen.	
(9)	Für eine möglichst umfassende Entscheidungsgrundlage wären alle in Betracht zu ziehenden Nachnutzungsvarianten in die Bewertung einzubeziehen.	Siehe Kommentar (1).
(10)	Neben einer umfassenden Kostendarstellung wären auch andere Ziele zu berücksichtigen und Varianten beispielsweise in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse oder Nutzwertanalyse gegenüber zu stellen.	Siehe Kommentar (1).
(11)	Vertragsbeilagen wären entsprechend den vertraglichen vorgesehenen Feststellungen zu erstellen, insbesondere wenn diese die Kostentragung regelten.	Die Grundlagenschaffung hierfür wird durch die Nachnutzungs-Evaluierung eingeleitet.
(12)	Für die Strecke von Feistritz im Rosental bis Rosenbach der Karawankenbahn wäre eine Auflassung gemäß Eisenbahngesetz zu überprüfen. Diese war nach Wiederinbetriebnahme der ÖBB-Strecke von Weizelsdorf bis Klagenfurt für den Verein Nostalgiebahnen ³⁸ seit Dezember 2022 nicht mehr als Ausweichstrecke erforderlich.	Siehe Kommentar (1) und (6).

³⁸ Anmerkung: Verein „Nostalgiebahnen in Kärnten“ (NBiK).

(13)	Auf der Gailtalbahn wäre das Projekt Fahrraddraisinen umgehend zu evaluieren, da die Anzahl der Draisinenfahrten die laut Businessplan für eine Kostendeckung erforderliche Fahrtanzahl deutlich unterschritt.	Die Fahrraddraisine wird durch den Verein Gailtalbahn bzw. durch die Gailtalbahn Betriebs GmbH betrieben. Der Betrieb erfolgt auf deren wirtschaftliches Risiko bzw. auf deren Rechnung, demnach sind keine Zuzahlungen von der öffentlichen Hand vorgesehen.
(14)	Die gemäß Nutzungsvereinbarungen erforderliche Zustimmung des Landes zu einer Nutzung der Gailtalstrecke als Anschlussbahn für Güterzüge sollte aus Haftungsgründen äußerst restriktiv gehandhabt werden.	Es wird der Abschluss einer Haftpflicht-Versicherung seitens der Pächter gefordert.
(15)	Die Erhaltungskosten an den übernommenen Bahnstrecken sollten vom Land nur entsprechend den Nutzungsvereinbarungen übernommen werden.	Betrifft primär Var. 2 (Eisenbahn ohne Betriebspflicht).
(16)	Das Erfordernis konkreter Erhaltungsmaßnahmen wäre vollständig und systematisch zu überprüfen. Dabei wären auch Erhaltungsmaßnahmen am Gleiskörper, Böschungspflege, Sanierung von Brückenobjekten, Rückbau- und Sicherungskosten, Denkmalschutz sowie allfällige Abtragungen miteinzubeziehen und die Kostentragung durch die Nutzer oder das Land zu berücksichtigen.	Erste Ansätze durch die vorliegende Nachnutzungs-Evaluierung.
(17)	Die Erhaltungskosten der beiden Bahnstrecken wären unter der Berücksichtigung der Nachnutzung sowie der anstehenden Erhaltungsinvestitionen neu zu bewerten und ein Vergleich zu einer Streckenauffassung anzustellen.	Siehe vorliegende Nachnutzungs-Evaluierung.
(18)	Das Land sollte Eisenbahnstrecken nur nach sorgfältiger Überprüfung sämtlicher daraus resultierenden Kosten und weiteren Konsequenzen, wie beispielsweise Haftungen, übernehmen. Insbesondere wäre auf das Vorhandensein von Bauwerken mit hohem Erhaltungsaufwand, wie beispielsweise Stahlbrücken, zu achten.	Weitere Streckenübernahmen nicht vorgesehen!

10. Verwendete Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
AB	Anschlussbahn
EB	Eisenbahn
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EK	Eisenbahnkreuzung
EÜ	nicht-öffentlicher Eisenbahnübergang
GST	Grundstück
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
K-VAG	Kärntner Veranstaltungsgesetz
LRH	Landesrechnungshof (hier: des Landes Kärnten)
p.a.	per anno (= jährlich)

11. ANLAGEN

Tabellen zur Kostenermittlung für

Var. 1: Vollbahn (Gailtal- und Rosentalbahn)

Var. 2 und 2a: nicht-öffentliche Eisenbahn (Gailtal- und Rosentalbahn)

Var. 3: Auflassungen (Gailtal- und Rosentalbahn)

Dipl.Ing. Andreas Knittel, MA.

Dr. Andreas Juhász

Sattendorf/St. Pölten, am 20.06.2023

Nachnutzung Gailtal- und Rosentalbahn

ZUSAMMENFASSUNG

Varianten

Variante 1: öffentliche Eisenbahn („Vollbahn“) – mit Betriebspflicht

Variante 2: nicht-öffentliche Eisenbahn bzw. Sondernutzung – ohne Betriebspflicht

Untervariante 2a: – wie Var. 2 – jedoch mit eingeschränkter Nutzung ohne wesentliche Investitionen („Auslaufbetrieb“); Weiterbetrieb als Fahrrad-Draisinenstrecke möglich

Variante 3: Auflassung

Streckenbezogener Kostenvergleich

Alle Kosten sind Bruttokosten (Land Kärnten als Gebietskörperschaft nicht vorsteuerabzugsberechtigt!).

● Gailtalbahn

GAILTALBAHN Varianten	INFRASTRUKTUR <u>Einmalkosten</u> BRUTTO in Mio. €	INFRASTRUKTUR <u>laufende Kosten</u> BRUTTO in Mio. € p.a.	FAHRBETRIEB <u>laufende Kosten</u> BRUTTO in Mio. € p.a.
Variante 1 (Vollbahn)	49,88	0,92	6,92
Variante 1 hier: mögliche Einsparung Busverkehr			-1,56
Variante 2 (nicht-öffentliche Eisenbahn) – STATUS QUO	4,67	0,46	---
Variante 2a (Auslaufbetrieb)	---	0,18	---
Variante 3 (Auflassung) ¹	-0,20	---	---
Variante 3 <u>mit</u> Kosten aus Sicherungspflicht ²	0,23	---	---

¹ Abtragungskosten minus Schrotterlös (Schienen und Kleineisen).

² Insbesondere Absicherung von Brücken.

● **Rosentalbahn**

ROSENTALBAHN Varianten	INFRASTRUKTUR Einmalkosten BRUTTO in Mio. €	INFRASTRUKTUR laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.	FAHRBETRIEB laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.
Gesamtstrecke <u>Weizelsdorf – Rosenbach</u> in Betrieb			
Variante 1 (Vollbahn)	27,88	0,54	3,52
Variante 1 hier: mögliche Einsparung Busverkehr	/	/	-0,50
Variante 2 (nicht-öffentliche Eisenbahn) – STATUS QUO	2,63	0,31	---
Variante 2a (Auslaufbetrieb)	0,67	0,31	---
Variante 3 (Auflassung) ^{3 4}	-0,13	---	---
Variante 3 <u>mit</u> Kosten aus Sicherungspflicht ⁵	0,20	---	---
Betrachtung nur Teilstrecke <u>Weizelsdorf – Feistritz i.R.</u> in Betrieb			
Variante 1 (Vollbahn) ⁶	/	/	/
Variante 2 (nicht-öffentliche Eisenbahn) – STATUS QUO	1,02	0,12	---
Variante 2a (Auslaufbetrieb)	---	0,12	---
Variante 3 (Auflassung) ⁷	-0,08	---	---
Variante 3 <u>mit</u> Kosten aus Sicherungspflicht ⁸	0,19	---	---

Dipl.Ing. Andreas Knittel, MA.

Dr. Andreas Juhász

Sattendorf/St. Pölten, am 20.06.2023

³ Abtragungskosten minus Schrotterlös (Schienen und Kleineisen).

⁴ Sicherungspflichten (Tunnel, Viadukte) gehen auf den neuen Besitzer über!

⁵ Insbesondere Absicherung von Brücken sowie Tunnel.

⁶ Variante 1 wurde nur für die Gesamtstrecke ausgewertet.

⁷ Aufgelassener Streckenabschnitt Feistritz i.R. – Rosenbach.

⁸ Insbesondere Absicherung von Brücken sowie Tunnel.