

**Abteilung Recht Allgemein**

Bearbeiter: Prok. Dr. Johann Hager
Tel.-DW: -200
Email Abt. Recht: re@beg.co.at

Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner Ring 3
1010 Wien

Innsbruck, 23.10.2003
Zl. 29857A -Hg/Dr

**Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003
Stellungnahme der Brenner Eisenbahn GmbH**

Sehr geehrte Herren,

Die Brenner Eisenbahn GmbH nimmt innerhalb der Begutachtungsfrist unter Bezugnahme auf die Note des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 02. Oktober 2003, GZ: 210.813/2-II/SCH1-2003, zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wie folgt Stellung.

Die Stellungnahme ist gegliedert in

- A. Kurzfassung in Leitsätzen
- B. Begründung
- C. Ausführungen zu einzelnen Bestimmungen des Entwurfs und Änderungsvorschläge
- D. Textgegenüberstellung als Anlage
- E. Stellungnahme der Brenner Basistunnel EWIV als Anlage
- F. Graphische Darstellung der Gesellschaftsstruktur als Anlage

A) Kurzfassung in Leitsätzen:Aus Sicht der BEG werden gefordert:

- a) Keine Eingliederung in die ÖBB, sondern Beibehaltung der gegenwärtigen gesetzlichen Regelung über die Eigentumsverhältnisse zur Aufrechterhaltung der operativen Handlungsfähigkeit sowie der unmittelbaren Rechtsbeziehung zum Bund;
- b) Vorrangige Berücksichtigung der gemeinsamen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes bei Abschluss der Zuschussverträge;
- c) Nichtanwendung des geplanten § 43 Bundesbahngesetz auf die BEG;
- d) Keine verfrühte Festlegung eines Betreibers im Interesse einer echten PPP-Mitfinanzierung des Ausbaus der Brenner Achse (Brenner Basistunnel und Zulaufstrecken Nord und Süd);
- e) Festschreibung des besonderen internationalen Interesses am Ausbau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner (als Teil der Achse Berlin – Neapel bzw. Palermo);
- f) Festschreibung der Verpflichtung, auf die Möglichkeit der Querfinanzierung, von PPP-Modellen und Gemeinschaftszuschüssen (TEN-Förderung) besonders Bedacht zu nehmen;
- g) Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Finanzierungsgrundlage insbesondere für den Bau des Abschnitts Kundl/Radfeld – Baumkirchen durch Aufrechterhaltung der Übertragungsverordnung bis zum Abschluss der diese ersetzenen Zuschussverträge;
- h) Klarstellung, dass die BEG die erforderlichen Rechte auch weiterhin im eigenen Namen und auf eigene Rechnung erwirbt.

B) Begründung:

1. In Entsprechung der von der Europäischen Union vorgezeichneten Entwicklung nimmt der Entwurf eine Trennung zwischen dem Betrieb der Bahninfrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen vor, wobei das künftige Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Bereich Personenverkehr und Güterverkehr geteilt wird. Der Bereich Infrastruktur seinerseits wird ebenfalls geteilt in den Betrieb der Strecke und in den Bau der Strecke, wobei dem Bau auch die Anlagevermögen zugeordnet werden. Über diesen vier Aktiengesellschaften liegt als Klammer die ÖBB-Holding AG, deren wesentliche Aufgabe auf Dauer lediglich in der Verwaltung der Anteilsrechte an den einzelnen Tochterunternehmen gelegen ist.
2. Die Brenner Eisenbahn GmbH, welche durch Bundesgesetz mit der Aufgabenstellung Planung und Bau der Hochleistungsstrecke Kufstein-Innsbruck-Brenner gegründet wurde und in Erfüllung dieses Auftrags gemeinsam mit der italienischen Rete Ferroviraria Italiana (RFI) zur Planung des Brenner Basistunnels Mitglied der Brenner Basistunnel EWIV (BBT-EWIV)¹ ist, wird nunmehr als Tochterunternehmen der ÖBB-Bau AG in das Unternehmensgeflecht der ÖBB eingegliedert. Bis her stand sie im Alleineigentum des Bundes, wobei dem Bund ein Mindestanteil von 51 % vorbehalten blieb. Damit war die Beteiligung eines Dritten etwa im Rahmen eines PPP Modells möglich.
3. Die Finanzierung der BEG erfolgte bisher auf Grundlage der Brenner-Eisenbahn-Übertragungsverordnung (BE-Ü-VO), wobei die Brennerachse als TEN Projekt Nr. 1 bereits seit

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 3 von 19

1996² finanzielle Zuschüsse seitens der Europäischen Union erfahren hat und erfährt. Der österreichische Streckenanteil bildet hierbei nur einen kleinen Teilabschnitt eines der wichtigsten Eisenbahnbauprojekts Europas mit der Bezeichnung „Hochgeschwindigkeitszug/kombinierter Verkehr Nord-Süd“³ und soll nach dem letztgültigen Änderungsvorschlag der Europäischen Kommission von Berlin bis Palermo reichen⁴.

4. Der österreichische Streckenteil dieses Transeuropäischen Eisenbahnvorhabens beinhaltet im Rahmen des Ausbaus der Brennerachse eine Neubaustrecke im Unterinntal⁵ mit einzelnen Verknüpfungen zur Bestandstrecke sowie den Brenner Basistunnel. Da dieses Vorhaben im Wesentlichen dem Nord-Süd-Verkehr Deutschland – Italien dient und der innerstaatliche Bezug mit Ausnahme frei werdender Kapazitäten für den unterentwickelten Nahverkehr auf der Bestandstrecke ausschließlich im Bestreben einer umweltgerechten Lösung des Durchzugsverkehrs gelegen ist, hat dieses Bauvorhaben vor allem im Hinblick auf die Liberalisierung des Bahnverkehrs keine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit nach den Interessensbelangen der ÖBB. Die ÖBB-Cargo AG und die ÖBB-Personenverkehr AG werden im Deutschland – Italien Verkehr schwerlich hohe Marktanteile erzielen können. Die zu erwartenden Einnahmen für die ÖBB-Bau AG (Benützungsentgelte) lassen ohne erhebliche verlorene Bauzuschüsse der öffentlichen Hand keine Gewinne erwarten bzw. müssen Gewinne im Falle von PPP Modellen ohnedies den privaten Investoren zugute kommen. Daher wird sowohl von der ÖBB-Holding AG als auch von der ÖBB-Bau AG verlangt, den eigenen Unternehmensinteressen zuwider Trassen für die überwiegende Benutzung durch fremde Eisenbahnverkehrsunternehmen zu planen und zu bauen bzw. durch die BEG als Tochter der ÖBB-Bau AG durchführen zu lassen.
5. Aus Sicht der BEG ist unter den speziellen Voraussetzungen der Eisenbahnachse Brenner die Eingliederung der bisher selbständigen BEG in die ÖBB als unzweckmäßig und nicht begründet anzusehen. Sie erschwert die Hereinnahme weiterer Gesellschafter wie auch eine gesellschaftsrechtliche Achsenkonstruktion etwa für den Raum Rosenheim – Trient, denn der Politik wird in Hinkunft faktisch nur noch über eine Änderung des Gesetzes ein operativer Zugriff möglich sein. Durch die Holdingkonstruktion tritt bereits eine Mediatisierung der Bau AG gegenüber dem Bund ein. Bei einem Projekt mit einer derart politischen Komponente wie dem Ausbau der Brenner Achse sollte vielmehr die bisherige Gesellschaftsform einer GmbH beibehalten werden, in der die Anteile des Bundes direkt beim Bund verbleiben und nicht zwei Aktiengesellschaften zwischen geschalten werden.
6. Die Eingliederung hätte auch zur Folge, dass die BEG und die BBT-EWIV gemäß § 20 Bundesbahngesetz neu das künftig vorrangig Personal der ÖBB-Personalmangement und –service GmbH beschäftigen müssten, was negative Auswirkungen auf die Mitarbeitermotivation und das Betriebsklima und in weiterer Folge für die Leistungsbereitschaft und die Leistungsfähigkeit erwarten lässt. Gegenüber dem italienischen EWIV-Partner stellt dies eine offene Brüskierung dar, zumal in einer EWIV die Mitglieder wie in einer Offenen Handelsgesellschaft persönlich haften⁶.
7. Artikel 4 des vorliegenden Entwurfs, der die Änderung des Bundesgesetzes betreffend die Errichtung einer Brenner Eisenbahn GmbH (im Weiteren kurz BEG-G) beinhaltet, enthält einige weitere sehr wesentliche Unzulänglichkeiten. Dies betrifft insbesondere die Eigentumsverhältnisse an den erworbenen Rechten und die künftige Regelung der Finanzierung mittels Zuschussverträge bzw. des Geltungsbereichs des geplanten § 45 Bundesbahngesetz. Letzterer wird im Entwurf des BEG-G zwar nicht angeführt, mit Sicherheit werden Auslegungs- und Abgrenzungsprobleme ent-

² Entscheidung 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

³ Anhang III der Entscheidung 1692/96/EG

⁴ Komm (2003) 564 endg. vom 1.10.2003

⁵ vgl. Bericht der Europäischen Kommission zu den vorliegenden Projekten ENI, Projekt Nr. 1

⁶ vgl. § 1 Abs. 1 EWIV-Ausführungsgesetz BGBI. 521/1995

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 4 von 19

stehen. Die Operationsfähigkeit der BEG scheint ernstlich in Frage gestellt. Da der Bund faktisch auf die BEG keinen Einfluss mehr haben wird und überdies die BEG gegenüber der ÖBB-Bau AG, welche auch die Rahmenpläne zu erstellen hat, weisungsabhängig ist, fällt der Ausbau der Brenner Achse damit in die mehr oder minder freie Entscheidungsbefugnis des Vorstandes der ÖBB-Bau AG, ohne dass der Bund – abgesehen von einer erneuten Gesetzesänderung – ein rasch wirksames Eingriffsinstrumentarium zur Hand hätte.

8. In diesem Zusammenhang wird auch weiters darauf hingewiesen, dass die BEG derzeit zusammen mit der italienischen RFI Eigentümerin der Brenner Basistunnel EWIV ist. Durch die Eingliederung der BEG als GmbH in die ÖBB erscheint jedenfalls eine künftige Anteilshaltung an einer Brenner Basistunnel SE (Europäische Aktiengesellschaft)⁷ durch die BEG gesellschaftsrechtlich nicht mehr zweckmäßig, wiewohl dies wegen des engen Sachzusammenhangs beider Bauvorhabensteile (Brenner Basistunnel und Unterinntalbahn) eine Option darstellt, der man sich nicht leichtfertig begeben sollte. Dabei sollte auch nicht außer Acht gelassen werden, dass ein künftiges einheitliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Betreiber) für die gesamt Brennerachse auch im Hinblick auf PPP-Modelle eine machbare Option bleiben muss, worauf schon in der Errichtungsphase Rücksicht genommen werden muss.
9. Gegen eine Eingliederung in die ÖBB spricht auch die Notwendigkeit, insbesondere für den unteren Abschnitt des Unterinntals, dessen Realisierung in etwa parallel zum Basistunnel erfolgen müsste, eine möglichst hohen Förderung seitens der Europäischen Union zu erzielen. Dieses Projekt muss, um in den Genuss einer möglicherweise 30 %igen Förderung zu kommen, als grenzüberschreitendes Vorhaben geplant und gebaut werden, was wiederum am zweckmäßigsten durch diejenige Gesellschaft erfolgt, welche für die gesamte österreichische Brennerachse eingerichtet wurde. Die Eingliederung der BEG in die ÖBB samt den damit erzeugten Abhängigkeiten kann diese Projektentwicklung wesentlich erschweren und gefährden, insbesondere dann, wenn ähnlich der derzeitigen Problematik an der Brennerautobahn der Vorwurf einer unmittelbaren oder mittelbaren Querfinanzierung in Vorhaben oder Verwaltungen außerhalb der Achse entstehen sollte.
10. Umgekehrt sollte die BEG offen bleiben für eine Querfinanzierung über die Beteiligung der Autobahngesellschaften. Gegenwärtig stünde einer derartigen Querfinanzierung keine europäische Vorschrift entgegen, wie das Beispiel der steuerfreien Rücklagenbildung von Mauteinnahmen der italienischen Brennerautobahn SA⁸ samt geplanter Einbringung im Rahmen einer Kapitalbeteiligung zur künftigen Finanzierung des Basistunnels belegt.
11. In diesem Zusammenhang muss kritisch darauf hingewiesen werden, dass eine österreichweite einheitliche Bemautung des Autobahnnetzes ebenfalls unter dem Gesichtspunkt der richtlinienwidrigen Querfinanzierung in Autobahnstrecken und Autobahnverwaltungen außerhalb des Korridors einer Prüfung durch die europäischen Instanzen nicht standhalten dürfte und auch von da her die Option der langfristigen Querfinanzierung der gesamten Achse ins Auge gefasst werden muss.⁹

⁷ diese Gesellschaftsform gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2157/2001 ist ab 8. Oktober 2004 möglich

⁸ vgl. Art. 55 legge di 27 dicembre 1997, n. 449, Gazzetta Ufficiale n. 302 del 30 dicembre 1997 – Supplemento Ordinario m. 255

⁹ Das maßgebliche Leitsatz im Urteil des EuGH vom 26.09.2000, C-205/98, zur Brenner Autobahnmaut ist eindeutig: *Ein Mitgliedstaat, der die Maut für die Benutzung der Gesamtstrecke einer Autobahn nicht nur zur Kostendeckung für den Bau, den Betrieb und den weiteren Ausbau dieser Autobahn erhebt, verstößt gegen die Verpflichtung aus Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege. Mit dem "betroffenen Straßennetz" im Sinne dieser Bestimmung ist nämlich nur der Abschnitt des Straßennetzes, für dessen Benutzung die Maut geahlt wird, und nicht die Gesamtheit der zum selben Finanzierungssystem gehörenden Autobahnabschnitte gemeint.* Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Ersteller zu Verfügung gestellt. Auf die Richtigkeit

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 5 von 19

12. Im Hinblick auf den Verwirklichungsstand des Projektes an der Brennerachse ist vorgesehen, dass in den bis 30. September 2004 abzuschließenden Zuschussvereinbarungen auch das Unternehmen bei zuziehen ist, dem die Strecke künftig in Betrieb und Erhaltung übergeben wird. Dies bedeutet aber, dass völlig verfrüht das künftige Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegt werden müsste, womit praktisch wohl ein Ausschluss von Querfinanzierungsmodellen mittels Kapitalbeteiligung und PPP Modellen verbunden wäre. Tatsächlich kommt eine Inbetriebnahme des 1. Streckenabschnittes (Kufstein/Radfeld – Baumkirchen) nicht vor dem Jahr 2010 in Betracht, sodass derzeit keinerlei Notwendigkeit für die Benennung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens dieser Strecke gegeben ist. Nachdem die Baugenehmigung für den Abschnitt Kufstein/Radfeld-Baumkirchen vorliegt und das restliche Drittel der Strecke bis zur Staatsgrenze bei Kufstein wie auch der Brenner Basistunnel hinsichtlich seiner Ausgestaltung durch die Vorschriften betreffend die Interoperabilität des Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems¹⁰ wie auch des konventionellen Bahnsystems¹¹ sowie die darin enthaltenen Umweltbestimmungen und das vor Beschlussfassung stehende Eisenbahninfrastrukturpaket II¹² weitgehend bestimmt ist, können auch keine sachlichen Erwägungen für eine frühzeitige Beziehung des künftigen Infrastrukturunternehmens erkannt werden. Für den Brenner Basistunnel widerspricht die Regelung auch dem zwischen den Ministern Gorbach und Lunardi abgeschlossenen Memorandum von Wien vom 1. April 2003 und dem ergänzenden Memorandum von Rom vom 10.9.2003 betreffend die Weiterführung des Projekts für den Bau eines Brenner Basistunnels.
13. Hingewiesen wird auf die Problematik der Inkrafttretensbestimmungen. So treten die gesetzlichen Vorschriften über den Zuschussvertrag (§ 3) erst nach Ablauf der angeführten Frist für den Vertragsabschluss (30.09.2004) mit 1. Jänner 2005 in Kraft.

Die von der BEG aufgrund dieser allgemeinen Überlegungen gewünschten Änderungen im vorliegenden Entwurf werden unter Punkt C jeweils zu den einzelnen betreffenden Bestimmungen angeführt.

C) Ausführungen zu einzelnen Bestimmungen des Entwurfs sowie Änderungsvorschläge:

Nachstehend wird in erster Linie auf Art. 4 des Entwurfes eingegangen, welcher eine Änderung des Bundesgesetzes zur Errichtung einer Brenner Eisenbahn GmbH zum Inhalt hat und soweit, dies aus dem Sachzusammenhang erforderlich ist, auf Art. 1 des Entwurfes betreffend die Änderung des Bundesbahngesetzes 1992.

Zu Art. 4 Zif 1 und Art. 1 Zif 5 § 34:

Aus dem unter B) ausführlich begründeten Erwägungen sollte die bisherige Eigentumsstruktur an der BEG erhalten bleiben und daher Art. 4 die Zif 1 und im Art. 4 unter Zif 5 der § 34 des Entwurfs ersatzlos entfallen.

Zu Art. 4 Zif 3:

Da die im Entwurf vorgesehene Änderung in § 1 Abs 1 BEG-G entfallen sollte, wäre des § 2 BEG-G aufrecht zu erhalten.

¹⁰ Richtlinie 96/48/EG vom 23.07.1996

¹¹ Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit

¹² Richtlinie 2001/16/EG vom 19.03.2001

¹² siehe zuletzt SEK (2003) 754 endg.

Zu Art. 4 Zif 4 auch iVm mit Art. 1 Zif 5 § 43:

Der Ausbau der Brennerachse bildet ein geschlossenes Vorhaben dessen Verwirklichung auf österreichischem Gebiet vorgezeichneter Weise nur drei Abschnitte umfassen kann, nämlich den bereits zum Bau übertragenen und bereits im Bau befindlichen 1. Abschnitt im Unterinntal (Kundl/Radfeld-Baumkirchen), den zur Planung übertragenen 2. Abschnitt im Unterinntal (Staatsgrenze bei Kufstein – Kundl/Radfeld) sowie den Abschnitt Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner (österreichischer Teil des Brenner Basistunnels). Keiner dieser Teilabschnitte kann sinnvoll unterteilt werden, da nur diese Teile geeignete Antworten auf die gegebenen bzw. zu erwartenden Engpasssituationen bilden und Unterabschnitte isoliert auch nicht verkehrswirksam werden können. Es wird daher an sich keine Notwendigkeit gesehen, das gegenwärtige System der Übertragungsverordnungen auf ein vertragliches Zuschusssystem umzustellen. Ein Zuschusssystem wäre allerdings dann akzeptabel, wenn die nachstehenden Ungereimtheiten und Unzulänglichkeiten im Entwurf behoben werden. Die Regelung der Zuschussverträge trägt der besonderen Situation an der Brennerachse zwar grundsätzlich zutreffend Rechnung, die konkret vorgeschlagene Regelung weist aber wesentliche Schwachpunkte auf:

- ?? Zunächst ist nicht klar, ob die Bestimmung anstelle des § 43 Bundesbahngesetz steht oder letzterer nicht doch auf die BEG Anwendung findet. Sollte dies der Fall sein, wäre die BEG völlig vom Rahmenplan der ÖBB-Bau AG abhängig, wobei über die Finanzierung von Schienenninfrastrukturvorhaben des Rahmenplanes der Bund jährlich frei entscheidet. Andererseits könnte der Bund mittels Zuschussvertrages nach § 3 BEG-G die BEG unmittelbar finanzieren, wobei die ÖBB-Bau AG mittels Weisung allerdings in der Lage wäre, die Mittelverwendung zu blockieren. Eine derartige Konstruktion birgt hohes Konfliktpotenzial, weshalb seitens der BEG vorgeschlagen wird, dass im § 3 des BEG-Gesetzes klar gestellt wird, dass § 43 Bundesbahngesetz keine Anwendung findet. Die Zuschussregelung nach BEG-G soll in getrennten Verträgen für Planung und Bau und getrennt für die Projektsabschnitte in Anlehnung an die Gliederung in der bestehenden Übertragungsverordnung¹³ erfolgen.
- ?? Die Zuschussverträge sind derzeit hinsichtlich der verkehrspolitischen Grundsätze an den Generalverkehrsplan gekoppelt. Die rechtliche Bindung des Generalverkehrsplanes erscheint völlig unklar, jedenfalls widerspricht er derzeit den geltenden Leitlinien für den Aufbau der transeuropäischen Verkehrsnetze wie auch dem künftigen Text dieser Leitlinien. Auch hier wird eine Änderung vorgeschlagen. Hinsichtlich der völligen Unzweckmäßigkeit einer vorzeitigen Betreiberfestlegung darf auf die Ausführungen unter Zif 1 des allgemeinen Textes hingewiesen werden.

Aus Sicht der BEG hätte § 3 daher wie folgt zu lauten:

„§ 3. (1) Der Bund fördert die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben durch Zuschüsse, die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der Gesellschaft vertraglich zu vereinbaren sind, wenn

1. *deren Durchführung nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen insbesondere den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, des Generalverkehrsplanes oder zwischenstaatlichen Vereinbarungen geboten ist, und*
2. *dies im Interesse insbesondere einer wirtschaftlichen und zügigen Durchführung liegt.*

(2) Die Gesellschaft hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben von sich aus oder über Anforderung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

¹³ § 1 BE-Ü-VO

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 7 von 19

nologie alle für eine Investitionsentscheidung erforderlichen Unterlagen, soweit zweckmäßig und zutreffend, insbesondere eine genaue Beschreibung des Projektes, Kapazitätsanalysen und Prognosen über die erwarteten Verkehrszuwächse, ferner einen Zeitplan mit Abschnittsweisen Planungs- und Baufortschritten sowie eine Kostenschätzung, eine Kosten-Nutzen-Analyse, ein Betriebsprogramm und eine Darstellung der mit dem Vorhaben erzielbaren Qualität der Schieneninfrastruktur vorzulegen.

(3) Der Gegenstand und die Höhe des erforderlichen Zuschusses sind für die Planung und den Bau der Projektsabschnitte Staatsgrenze bei Kufstein – Kundl/Radfeld, Kundl/Radfeld – Baumkirchen und Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner getrennt zu vereinbaren.“

Zu Art 4 Zif 5:

Es gibt kein regionales Interesse sondern ein hohes Umweltinteresse und ein transeuropäisches Verkehrsinteresse, das auch in den Gemeinschaftszuschüssen seinen Niederschlag findet.

Die Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG betreffend die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems¹⁴ als Abschnitt IVb des Eisenbahngesetzes 1957¹⁵ erfolgte verspätet und hinsichtlich der Übergangsbestimmungen offenkundig richtlinienwidrig. Nach § 111 Abs. 6 Eisenbahngesetz fänden die Bestimmungen über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems auf den 1. Abschnitt der Unterinntalbahn gar keine Anwendung¹⁶. Die BEG hat sich, um nicht die bereits gewährten und großteils bezahlten TEN-Zuschüsse in der Höhe von € 47 Mio und die beantragten in der Höhe von € 110 Mio zu gefährden, entgegen der Gesetzeslage veranlasst gesehen, entsprechend der Richtlinie und den dazu ergangenen Technischen Spezifikationen das Vorhaben weiter zu verfolgen¹⁷.

Daher sollte § 3a wie folgt lauten:

„Besonderes internationales Interesse“

§ 3a. Im Hinblick auf das besondere internationale Interesse am Ausbau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben ist auf die Möglichkeiten der Kostenbeteiligung eines Dritten (Public-Private-Partnership-Modell, Querfinanzierung Straße - Schiene) und der Bereitstellung von Gemeinschaftszuschüssen nach der Verordnung (EG) 2236/95 des Rates vom 18.09.1995 insbesondere hinsichtlich grenzüberschreitender Projekte besonders Bedacht zu nehmen.“

Zu Art 4 Zif 7:

Der Klarstellung halber und um Auslegungsprobleme zu vermeiden, sollte der bisherige Abs. 2 des § 6 BEG-G aufrechterhalten werden und lediglich eine Anpassung erfahren. Die BEG hat bereits bisher alle Rechte in eigenem Namen und auf eigene Rechnung erworben.

¹⁴ Richtlinie 96/48/EG

¹⁵ Novelle BGBl. I Nr. 67/2002

¹⁶ die Bestimmung verstößt weiters offenkundig gegen Entscheidung 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, da damit ein Teilabschnitt der Brennerachse keine HGV-Strecke wäre.

¹⁷ Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit einer zu Unrecht bezoogenen Forderung gleich und könne keine Rückzahlungsverpflichtungen auslösen.

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Absatz 2 könnte angepasst wie folgt lauten:

„(2) Soweit die Gesellschaft zur Erfüllung ihres Zweckes Grundflächen oder Rechte benötigt, hat sie diese in ihrem Namen und auf ihre Kosten zu erwerben.“

Zu § Art 4 Zif 6 und 8:

Selbst dann, wenn die BEG entgegen der erklärten Auffassung entsprechend dem Entwurf in die ÖBB eingegliedert würde, werden Kooperationsregelungen zwischen der BEG und der ÖBB- Infrastruktur Betriebs AG erforderlich. Verschiedene Eingriffe in die ÖBB-Bestandstrecke (Verlegungen, Unterführungen, Gleisprovisorien) machen dies nötig. Die bisherige Regelung im § 7 BEG-G wäre daher angepasst aufrecht zu erhalten.

§ 7 BEG-G nach dem Entwurf ersetzt nicht die bisherigen Kooperationsregelung BEG – ÖBB, sondern beinhaltet eine Finanzierungsübergangsregelung in das neue Zuschussvertragssystem. Die Regelung ist insbesondere deshalb sehr bedenklich, weil zwar der Abschluss einer Zuschussvereinbarung bis 30.09.2004 vorsehen ist, zugleich aber auch die Aufhebung der bisherigen Übertragungsverordnungen zum 31.12.2004. Die BEG verliert ab Inkrafttreten des Bundesbahnstrukturgesetzes die Rechtssicherheit für die erforderlichen finanziellen Leistungen des Bundes, was insbesondere für den bereits im Bau befindlichen ersten Teilabschnitt äußerst problematisch erscheint, da hier bereits große Bauaufträge erteilt wurden, die Finanzflüsse bis voraussichtlich 2008 auslösen. Darüber hinaus muss im Jahr 2004 ein Großteil der noch nicht erledigten Bauaufträge ausgeschrieben und teilweise vergeben werden, soll die Inbetriebnahme dieses Abschnittes Ende 2010 überhaupt noch im erreichbaren Horizont verbleiben. Ohne abgeschlossenen Zuschussvertrag und in Ansehung des Ablaufdatums der Übertragungsverordnung würden hier Geschäftsführung und Aufsichtsrat in eine Situation gebracht, die mit ihren Verpflichtungen als ordentliche Kaufleute nach dem GmbH-Gesetz wohl nicht mehr in Einklang zu bringen wäre. Abgesehen von erheblichen Folgekosten sowohl hinsichtlich Zinsen von fertig gestellten aber nicht nutzbaren Anlageteilen, sowie Schäden im Vermögen Dritter in Folge nur teilfertig gestellter Tunnelanlagen hätte ein Stillstand von auch nur wenigen Monaten schwerwiegende Konsequenzen für die Einhaltung der vorgesehenen Inbetriebnahme, die jedenfalls über wesentlich längere Zeiträume verschoben würde.

Aus Sicht der BEG erscheint es am zweckmäßigsten jedenfalls die Übertragung zum Bau auch über das Jahr 2004 hinaus aufrecht zu erhalten, wobei insgesamt vorgeschlagen wird, die Aufhebung der Übertragungsverordnung nicht im Gesetz festzulegen, sondern nach Abschluss der jeweiligen Zuschussverträge dem Verordnungsgeber zu überlassen. Entsprechend wäre auch die Anwendbarkeit des § 4 BEG-G bis zum Abschluss der Zuschussverträge aufrecht zu erhalten.

Völlig entbehrlich ist § 7 Abs. 3 des Entwurfs, da kein Streckenteil vor Ende 2010 in Betrieb genommen werden kann. Die Regelung erscheint nur geeignet, eine verfrühte gesetzliche Bindung an den künftigen Infrastrukturbetreiber zumindest zu implizieren. Absatz 3 soll deshalb ersetztlos entfallen.

Es wird daher dieser Text vorgeschlagen:

„Übergangsbestimmungen“

§ 7. (1) Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben, die der Gesellschaft durch Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Planung, zur Planung und zum Bau oder zum Bau übertragen worden sind, ist spätestens mit Ablauf des 30. September 2004 eine vertragliche Zuschussvereinbarung gemäß § 3a Absatz 2 Ziffer 1 und 2 und § 4 Absatz 1 und 2 des

Diss. Entwurfsgesetz gemäß § 3a Absatz 2 Ziffer 1 und 2 und § 4 Absatz 1 und 2 des

und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 9 von 19

Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ in der Fassung BGBI. I Nr. 32/2002 ergangenen Verordnungen jedenfalls aufrecht zu erhalten.

(2) Die Gesellschaft ist berechtigt, im Zusammenhang mit durch Verordnung übertragenden Aufgaben ergänzende Projekte und Projektsteile zu planen und zu bauen, sofern hierfür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.“

(Anmerkung: Abs. 3 entfällt).

Für die Mitwirkung der ÖBB wird als § 7a, der nach dem Entwurf entfallen soll, dieser Text vorschlagen

„Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen“

§ 7a. *Insoweit eine Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen an der der Gesellschaft übertragenen Planung und an dem der Gesellschaft übertragenen Bau erforderlich ist, ist diese Mitwirkung in Kooperationsverträgen zwischen der Gesellschaft und den jeweiligen betroffenen Unternehmen der ÖBB-Holding AG zu regeln.“*

Zu Art 1 Zif 10:

Hier haben im Abs. 3 insbesondere die Bestimmungen über den § 1 Abs. 1 und das Außerkrafttreten zu entfallen.

Brenner Eisenbahn GmbH

Die Geschäftsführung:

Dipl. Ing. Johann Herdina

Dr. Alexander Luschin

Anlage:

**Bundesbahnstrukturgesetz 2002:
Textgegenüberstellung Bundesgesetz zur Errichtung einer Brenner Eisenbahn GmbH**

Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ (NR: GP XIX RV 272 AB 308 S. 46. BR: AB 5069 S. 603.) StF: BGBI. Nr. 502/1995 Änderung idF: BGBI. I Nr. 101/1999 (NR: GP XX RV 1644 AB 1732 S. 165.)		
--	--	--

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

BR: AB 5930 S. 654.) BGBl. I Nr. 32/2002 (NR: GP XXI RV 803 AB 909 S. 87. BR: AB 6559 S. 683.)		
geltender Text	Text neu nach Begutachtungs-entwurf	Textvorschlag BEG
<p>§ 1. (1) Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 363 364 Euro, dem Firmenwortlaut „Brenner Eisenbahn GmbH“ - im folgenden als Gesellschaft bezeichnet - und dem Sitz in Innsbruck zu errichten, deren Anteile dem Bund zu mindestens 51% vorbehalten sind.</p> <p>(2) Die Gesellschaft kann sich als Mitglied an einer Europäischenwirtschaftlichen Interessenvereinigung (Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 über die Schaffung einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV), ABI. Nr. L 199 vom 31. Juli 1985 S. 1) oder an sonstigen Gesellschaften als Gesellschafter oder Aktionär beteiligen, wenn dies für die Planung oder den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben zweckmäßig ist.</p> <p>(3) Die Gesellschaft ist überdies berechtigt, im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben, wenn diese Gegenstand eines Zuschussvertrages gemäß § 3</p>	<p>§ 1. (1) Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 363 364 Euro, dem Firmenwortlaut „Brenner Eisenbahn GmbH“ - im folgenden als Gesellschaft bezeichnet - und dem Sitz in Innsbruck zu errichten.</p> <p>(2) Die Gesellschaft kann sich als Mitglied an einer Europäischenwirtschaftlichen Interessenvereinigung (Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 über die Schaffung einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV), ABI. Nr. L 199 vom 31. Juli 1985 S. 1) oder an sonstigen Gesellschaften als Gesellschafter oder Aktionär beteiligen, wenn dies für die Planung oder den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben zweckmäßig ist.</p> <p>(3) Die Gesellschaft ist überdies berechtigt, im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben, wenn diese Gegenstand eines Zuschussvertrages gemäß § 3</p>	<p><i>Anmerkung: geltender Text des Abs. 1 bleibt aufrecht</i></p> <p><i>Anmerkung: § 34 Bundesbahn-gesetz laut Entwurf entfällt</i></p>

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 11 von 19

bauen, sofern hiefür die Kostentragung sichergestellt ist.	<p>und Projektsteile zu planen und zu bauen, sofern hiefür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.</p> <p>(4) Die Gesellschaft ist überdies berechtigt, Schieneninfrastruktur für Dritte zu planen und zu bauen, sofern hiefür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.</p>	
<p>§ 2. Die Verwaltung der Anteilsrechte ramens des Bundes obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr. Dieser ist berechtigt, der Gesellschaft allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben im Sinne dieses Bundesgesetzes zu erteilen und Auskünfte über ihre Tätigkeit zu verlangen. Der Gesellschaftsvertrag hat die Organe zur Durchführung solcher Anweisungen und zur Auskunftserteilung zu verpflichten.</p>	<p>entfällt</p>	<p><i>Anmerkung: geltender Text bleibt aufrecht</i></p>
<p>§ 3. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen der Gesellschaft die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben durch Zuschüsse, die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der Gesellschaft vertraglich zu vereinbaren sind, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. deren Durchführung nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen geboten ist, und 2. dies im Interesse insbesondere einer wirtschaftlichen Durchführung liegt <p><small>Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.</small></p>	<p>„Planung und Bau“</p> <p>§ 3. (1) Der Bund fördert die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben durch Zuschüsse, die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der Gesellschaft vertraglich zu vereinbaren sind, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. deren Durchführung nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen insbesondere des Generalverkehrsplanes geboten ist, und 2. dies im Interesse ins- 	<p>§ 3. (1) Der Bund fördert die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben durch Zuschüsse, die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der Gesellschaft vertraglich zu vereinbaren sind, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. deren Durchführung nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen insbesondere den Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes / TEN

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Durchführung liegt.	besondere einer wirtschaftlichen und zügigen Durchführung liegt.	kehrsnetzes (TEN-V), zwischenstaatlichen Vereinbarungen oder des Generalverkehrsplanes geboten ist, und 2. dies im Interesse insbesondere einer wirtschaftlichen und zügigen Durchführung liegt
(2) Vor Erlassung einer Verordnung zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben ist ein Beschuß der Bundesregierung über das gemeinwirtschaftliche Interesse an der vorgesehenen Übertragung zum Bau einzuholen.	(2) Die Gesellschaft hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben von sich aus oder über Anforderung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie alle für eine Investitionsentscheidung erforderlichen Unterlagen, soweit zweckmäßig und zutreffend, insbesondere eine genaue Beschreibung des Projektes, Kapazitätsanalysen und Prognosen über die erwarteten Verkehrszuwächse, ferner einen Zeitplan mit abschnittsweisen Planungs- und Baufortschritten sowie eine Kostenschätzung, eine Kosten-Nutzen-Analyse, ein Betriebsprogramm und eine Darstellung der mit dem Vorhaben erzielbaren Qualität der Schieneninfrastruktur vorzulegen. Der Gegenstand und die Höhe des erforderlichen Zuschusses ist in Einzelverträgen zu vereinbaren.	(2) Die Gesellschaft hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben von sich aus oder über Anforderung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie alle für eine Investitionsentscheidung erforderlichen Unterlagen, soweit zweckmäßig und zutreffend, insbesondere eine genaue Beschreibung des Projektes, Kapazitätsanalysen und Prognosen über die erwarteten Verkehrszuwächse, ferner einen Zeitplan mit Abschnittsweisen Planungs- und Baufortschritten sowie eine Kostenschätzung, eine Kosten-Nutzen-Analyse, ein Betriebsprogramm und eine Darstellung der mit dem Vorhaben erzielbaren Qualität der Schieneninfrastruktur vorzulegen.
(3) Eine Verordnung nach Abs. 1 bzw. Abs. 2 hat jedenfalls den Umfang der Planungs- bzw. Baumaßnahmen, die der Gesellschaft übertragen werden, festzulegen. Eine Verordnung nach Abs. 2 hat überdies einen Bauzeit- und Kostenrahmen zu enthalten.	(3) In den zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der Gesellschaft abzuschließenden Vertrag über den Zuschuss zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben ist das Unternehmen als Vertragspartner einzubinden, an das die Gesellschaft die zu bauende Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder zu bauende	<i>Anmerkung: 2. Satz entfällt</i> (3) Der Gegenstand und die Höhe des erforderlichen Zuschusses sind für die Planung und den Bau der Projektsabschnitte Staatsgrenze bei Kufstein – Kundl/Radfeld, Kundl/Radfeld – Baumkirchen und Baumkirchen – Innsbruck Staatsgrenze am Brenner getrennt zu verein-

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 13 von 19

<p>(4) Liegen vor Erlassung einer Verordnung zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben die zum Bau erforderlichen behördlichen Genehmigungen noch nicht vor, so kann der Bauzeit- und Kostenrahmen nach Vorliegen dieser Genehmigungen in einer gesonderten Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen festgesetzt werden. Von der Gesellschaft ist ein Bauzeit- und Kostenplan einzuholen.</p>	<p>Teile derselben zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben hat. Dabei ist auch eine allfällige Kostenbeteiligung eines Dritten (Public-Private-Partnership-Modell) und eine allfällige Kostenersatzpflicht des übernehmenden Unternehmens festzulegen; letzteres gilt auch dann, wenn für dieses Unternehmen ein Zuschuss für die Bereitstellung (einschließlich des Betriebes) zu gewähren ist.“</p>	<p>am Brenner getrennt zu vereinbaren.</p>
<p>§ 3a. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen die Gesellschaft zur Planung und zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben für Dritte mit Verordnung ermächtigen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dies nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen zweckmäßig ist, und 2. die Durchführung für Dritte im Zusammenhang mit den nach § 3 Abs. 1 übertragenen Aufgaben der Gesellschaft zweckmäßig 	<p>„Besonderes regionales Interesse“</p> <p>§ 3a. Die Gewährung eines Zuschusses für die Bereitstellung oder die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden.</p>	<p>„Besonderes internationales Interesse“</p> <p>§ 3a. Im Hinblick auf das besondere internationale Interesse am Ausbau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben ist auf die Möglichkeiten der Kostenbeteiligung eines Dritten (Public-Private-Partnership-Modell, Querfinanzierung Straße - Schiene) und der Bereitstellung von Gemeinschaftszuschüssen nach der Verordnung (EG) 2236/95 des Rates vom 18.09.1995 insbesondere hinsichtlich grenzüberschreitender Projekte besonders Bedacht zu nehmen.“</p>

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

<p>und wirtschaftlich ist, und im Falle der Ermächtigung zum Bau überdies</p> <p>3. glaubhaft gemacht wird, daß für den Bau die Kostentragung auf rechtsgeschäftlicher Basis mit Dritten sichergestellt ist.</p>		
<p>§ 3b. Vor Erlassung von Verordnungen nach § 3 oder § 3a hat die Gesellschaft die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen.</p>	<p>Überwachung vertraglicher Verpflichtungen</p> <p>§ 3b. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder die von ihm betraute Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat die Einhaltung der von der Gesellschaft übernommenen vertraglichen Verpflichtungen für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben zu überwachen und die finanzielle Abwicklung der Zuschussverträge zu besorgen. Die hiezu erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere die Vorlage der laufenden Tätigkeitsberichte einschließlich der Planerfüllung hinsichtlich Zeit und Kosten, ist in den Verträgen zu regeln.“</p>	
<p>§ 4. Der Bund hat der Gesellschaft die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 3 übertragene Strecke bzw. übertragenen Streckenteile sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand einschließlich Kosten für die Nutzung und den Erwerb von Grundflächen nach § 6 zu ersetzen, soweit diese Kosten nicht von Dritten getragen werden. Die Gesellschaft hat hierzu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft</p>		<p>§ 4. Der Bund hat der Gesellschaft die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 3 übertragene Strecke bzw. übertragenen Streckenteile sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand einschließlich Kosten für die Nutzung und den Erwerb von Grundflächen nach § 6 zu ersetzen, soweit diese Kosten nicht von Dritten getragen werden. Die Gesellschaft hat hierzu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft</p>

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 15 von 19

<p>nister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen. Auf die Kosten sind der Gesellschaft die notwendigen Vorschüsse zu leisten.</p>		<p>und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen. Auf die Kosten sind der Gesellschaft die notwendigen Vorschüsse zu leisten.</p>
<p>§ 5. (1) Die Gesellschaft bedarf keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957, soweit sie in Erfüllung der ihr nach § 3 übertragenen Aufgaben tätig ist. Für diese Tätigkeit kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.</p> <p>(2) Die Gesellschaft hat bei Erfüllung ihrer Aufgaben, unbeschadet der allgemeinen Anweisungen nach § 2, auch die Erfordernisse einer wirtschaftlichen und zügigen Baudurchführung sowie eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebes zu beachten.</p>	<p>§ 5. (1) Die Gesellschaft bedarf keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957, soweit sie in Erfüllung der ihr nach § 3 übertragenen Aufgaben tätig ist. Für diese Tätigkeit kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.</p> <p>(2) Die Gesellschaft hat bei Erfüllung ihrer Aufgaben, unbeschadet der allgemeinen Anweisungen nach § 2, auch die Erfordernisse einer wirtschaftlichen und zügigen Baudurchführung sowie eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebes zu beachten.</p>	
<p>§ 6. (1) Die Gesellschaft ist berechtigt, die zur Planung oder zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigten Grundstücke der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Bundesbahngesetz 1992 ohne Errichtung eines Entgeltes zu benützen. Für diese Benützung ist jedoch von der Gesellschaft ein Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnentwidlungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zu entrichten, wenn die Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder Teile derselben</p> <p><small>Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Ganzheitlichkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.</small></p>	<p>„Benützungsrechte“</p> <p>§ 6. Die Gesellschaft ist berechtigt, die zur Planung und zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigten Grundstücke der Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft gegen Errichtung eines Entgeltes zu benützen, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 Eisenbahnentwidlungsgesetz zu bemessen ist.“</p>	<p>„Benützungsrechte“</p> <p>§ 6. Die Gesellschaft ist berechtigt, die zur Planung und zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigten Grundstücke der Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft gegen Errichtung eines Entgeltes zu benützen, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 Eisenbahnentwidlungsgesetz zu bemessen ist.“</p> <p>„(2) Soweit die Gesellschaft zur Erfüllung ihres Zweckes Grundflächen oder Rechte benötigt, hat sie diese in ihrem Namen und auf ihre Kosten zu erwerben.“</p>

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

<p>Brenner oder Teile derselben nach Abschluß des Baues nicht den Österreichischen Bundesbahnen zur Erhaltung und zum Betrieb übergeben werden. Sonstige zur Planung oder zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigte Grundflächen, die sich im Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen oder des Bundes befinden, sind der Gesellschaft gegen Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zur Nutzung zu überlassen, es sei denn, sie werden für andere vorrangige Zwecke der abgebenden Bundesstelle benötigt.</p> <p>(2) Soweit die Gesellschaft für die ihr nach § 3 übertragenen Strecke bzw. übertragenen Streckenteile über die in Abs. 1 genannten hinaus weitere Grundflächen benötigt, hat sie diese in ihrem Namen und auf ihre Kosten zu erwerben.</p>		
<p>§ 7. Insoweit eine Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen an der der Gesellschaft übertragenen Planung und an dem der Gesellschaft übertragenen Bau erforderlich ist, ist diese Mitwirkung in einem Kooperationsvertrag zwischen der Gesellschaft und den Österreichischen Bundesbahnen zu regeln.</p> <p>Dieses Dokument wurde dem Ablauf vom 30. September 2004 und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.</p>	<p>„Übergangsbestimmungen</p> <p>§ 7. (1) Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben, die der Gesellschaft durch Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Planung, zur Planung und zum Bau oder zum Bau übertragen worden sind und diese Planung, Planung und Bau oder Bau nicht bis spätestens 31. Dezember 2004 abgeschlossen sein werden, ist spätestens mit Ablauf des 30. September 2004 eine vertragliche Zuschussregelung gemäß § 3 zu vereinbaren! Bis zum Vorliegen einer derartigen Verein-</p>	<p>„Übergangsbestimmungen</p> <p>§ 7. (1) Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben, die der Gesellschaft durch Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Planung, zur Planung und zum Bau oder zum Bau übertragen worden sind, ist spätestens mit Ablauf des 30. September 2004 eine vertragliche Zuschussregelung gemäß § 3 zu vereinbaren! Bis zum Vorliegen einer derartigen Verein-</p>

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 17 von 19

	<p>regelung gemäß § 3 zu vereinbaren.</p> <p>(2) Die Gesellschaft ist berechtigt, im Zusammenhang mit durch Verordnung übertragenen Aufgaben ergänzende Projekte und Projektsteile zu planen und zu bauen, sofern hierfür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.</p> <p>(3) Die Teile der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner, die vor dem 31. Dezember 2004 fertiggestellt sind, mit Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie an die Gesellschaft zum Bau übertragen worden sind und die nicht Gegenstand einer vertraglichen Zuschussregelung gemäß § 3 sind, sind von der Gesellschaft den Österreichischen Bundesbahnen, ab deren Umwandlung in eine Aktiengesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zu übergeben.“</p>	<p>barung findet § 4 in der Fassung BGBI. I Nr. 32/2002 weiterhin Anwendung sind die gemäß § 3 a des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ in der Fassung BGBI. I Nr. 32/2002 ergangenen Verordnungen jedenfalls aufrecht zu erhalten.</p> <p>(2) Die Gesellschaft ist berechtigt, im Zusammenhang mit durch Verordnung übertragenen Aufgaben ergänzende Projekte und Projektsteile zu planen und zu bauen, sofern hierfür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.“</p> <p>(Anmerkung: Abs. 3 entfällt).</p>
<p>§ 7a. (1) Nach Abschluß des Baues der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben hat die Brenner Eisenbahn GmbH für den Bund diese Strecken(teile) den Österreichischen Bundesbahnen zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in der Verordnung nach § 3 festlegen, daß diese Strecke oder Teile derselben von der</p>	<p>entfällt</p>	<p>„Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen“</p> <p>§ 7a. Insoweit eine Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen an der der Gesellschaft übertragenen Planung und an dem der Gesellschaft übertragenen Bau erforderlich ist, ist diese Mitwirkung in Kooperationsverträgen zwischen der Gesellschaft und den jeweiligen betroffenen Unternehmen der ÖBB-Holding AG zu regeln.“</p> <p><small>Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.</small></p>

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

<p>Brenner Eisenbahn GmbH der Schieneninfrastrukturfinanzierungs- GmbH zu übergeben sind, wenn dies für den Abschluß eines Vertrages über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung (Public-Private-Partnership-Modell) dieser Strecke (Streckenteile) geboten ist.</p> <p>(2) Ist einem Dritten die Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957 zum Bau und zum Betrieb einer solchen Strecke (Streckenteiles) verliehen worden, sind diese Strecke (dieser Streckenteil) oder die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Planungsleistungen sowie erworbene Rechte und Pflichten dem Dritten nach Aufhebung der Verordnung nach § 3 zu übergeben, wenn der Dritte in die erworbenen Rechte und Pflichten eintritt, soweit sie rechtlich überbindbar sind, und wenn der Dritte die bisherigen Kosten ersetzt bzw. diesbezüglich in einem Vertrag über die Beteiligung des Dritten an der Kostentragung (Public-Private-Partnership-Modell) anderes bestimmt ist. § 6 Abs. 1 ist zugunsten des Dritten sinngemäß anzuwenden.</p>		
<p>§ 8. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich § 3, § 3a und § 4 der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im übrigen der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.</p>	<p>Vollziehung</p> <p>§ 8. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich § 3 Abs. 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.</p>	
<p>§ 9. (1) Der Titel, § 1, § 2, § 3, § 3a, § 3b, § 4, § 5 Abs. 2, §</p> <p><small>Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.</small></p>	<p>In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten</p>	<p>In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten</p>

Brenner Eisenbahn GmbH

Abteilung Recht

Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Seite 19 von 19

<p>6, § 7, § 7a, § 8 und § 9 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 81/1999 treten mit dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 81/1999 folgenden Monatsersten in Kraft.</p> <p>(2) § 1 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 32/2002 tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.</p>	<p>§ 9. (1) Der Titel, § 1, § 2, § 3, § 3a, § 3b, § 4, § 5 Abs. 2, § 6, § 7, § 7a, § 8 und § 9 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 81/1999 treten mit dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 81/1999 folgenden Monatsersten in Kraft.</p> <p>(2) § 1 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 32/2002 tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.</p> <p>(3) Die §§ 1 Abs. 1, 3, 3a, 3b, 6 und 8 samt Überschriften in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. xxx/200x treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft. § 2, § 4, § 7a und die Verordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Übertragung der umfassenden Planung und des Baues der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben an die Gesellschaft treten mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft</p>	<p>§ 9. (1) Der Titel, § 1, § 2, § 3, § 3a, § 3b, § 4, § 5 Abs. 2, § 6, § 7, § 7a, § 8 und § 9 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 81/1999 treten mit dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 81/1999 folgenden Monatsersten in Kraft.</p> <p>(2) § 1 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 32/2002 tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.</p> <p>(3) Die §§ 3, 3a, 3b, 6 und 8 samt Überschriften in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. xxx/200x treten mit in Kraft.</p>
--	---	--