

Amt der Tiroler Landesregierung

*Verfassungsdienst/EU-Recht*

An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

*Dr. Reinhard Biechl*  
*Telefon: 0512/508-2208*  
*Telefax: 0512/508-2205*  
*E-Mail: verfassungsdienst@tirol.gv.at*  
*DVR: 0059463*

**1. Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003; 2. Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes, Aufhebung des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes und Änderungen des Arbeitsverfassungsgesetzes, des Angestelltengesetzes und des ASVG; Stellungnahme**

*Geschäftszahl* Präs.II-275/236  
*Innsbruck,* 30.10.2003

Zu GZ. 210.813/2-II/Sch1-2003 vom 2. Oktober 2003

Zu den oben genannten Entwürfen wird folgende Stellungnahme abgegeben:

**A.** Zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003:

**I. Allgemeines**

1. Vorausgeschickt wird, dass es angebracht gewesen wäre, den vorliegenden Entwurf mit dem Land Tirol vorweg abzustimmen, zumal Tirol durch den Neubau der Unterinntalbahn und des Brennerbasistunnels besonders betroffen ist.
2. Der Entwurf lässt eine klare Aussage dahingehend vermissen, dass sowohl der Bau der Unterinntaltrasse als auch der Bau des Brennerbasistunnels TEN - Projekte europäischen Interesses sind, deren zügige Verwirklichung als Verpflichtung der Republik Österreich und daher unabhängig von anderen innerösterreichischen Infrastrukturerfordernissen Schritt für Schritt sicherzustellen ist, nämlich der Neubaustrecke im Unterinntal zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen bis spätestens 2010, des Brennerbasistunnels bis spätestens 2015 und der Anschlussstrecke bei Kundl bis zur Staatsgrenze Kufstein bis spätestens 2018.
3. Als TEN - Großprojekt europäischen Interesses ist der Bau der Unterinntaltrasse kein Bauvorhaben im besonderen regionalen Interesse im Sinne des § 3a des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ (siehe Art. 4 Z. 5 des Entwurfes), bei dem die Gewährung von Bundeszuschüssen für die Schieneninfrastruktur von Kufstein bis zum Brenner von entsprechenden Beiträgen von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, abhängig gemacht werden kann. Dieses Großprojekt ist notwendig, um ein europäisches Verkehrsproblem, nämlich einen Engpass auf der transeuropäischen Linie Berlin-München-Verona-Rom/Mailand, zu beheben. Eine allenfalls in Be-

## Fehler! Unbekanntes Schalterargument.

tracht gezogene Beitragsverpflichtung Tirols für den Bahnausbau im Unterinntal ist nicht vorstellbar, weshalb auch die zit. Bestimmung zu entfallen hat. Hinsichtlich der Finanzierung sollte alles unternommen werden, um eine bestmögliche europäische Mitfinanzierung, wie etwa einen EU-Beitrag von 30%, bzw. eine Querfinanzierung von der Straße zur Schiene, zu erreichen.

4. Die im § 34 des Bundesbahngesetzes 1992 (siehe Art. 1 Z. 5 des Entwurfes) vorgesehene Einbringung der Anteilsrechte des Bundes an der Brenner Eisenbahn GmbH in die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wird abgelehnt. Gerade im Hinblick auf die Mitfinanzierung der von der Brenner Eisenbahn GmbH geplanten Projekte seitens der Europäischen Union wäre es wichtig, die Brenner Eisenbahn GmbH entsprechend der derzeit geltenden Rechtslage als organisatorisch, finanziell und personell eigenständige Gesellschaft bestehen zu lassen, deren Bundesanteile unmittelbar vom Bund und somit unabhängig von den ÖBB verwaltet werden und deren Finanzierung durch Gesetz gesichert ist. Es wird auch keine Notwendigkeit gesehen, das gegenwärtige System der Übertragungsverordnungen auf ein vertragliches Zuschusssystem umzustellen.
5. Der Netzzugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte EU-konform durch eine von den ÖBB zur Gänze unabhängige Stelle geregelt werden.
6. Um Reibungsverluste zu vermeiden, sollte bei den ÖBB der Infrastrukturbereich nicht in zwei sondern nur in einer Kapitalgesellschaft angesiedelt sein. Überhaupt wird Wert darauf gelegt, dass es durch die Gliederung der ÖBB in mehrere Kapitalgesellschaften nicht zu einer Verzögerung in der Umsetzung der zwischen dem Land Tirol und dem Bund vertraglich vereinbarten bzw. vor dem Vertragsabschluss stehenden Eisenbahn-Infrastrukturmaßnahmen durch die ÖBB kommen darf. Solche Verträge wären etwa jene über den Lärmschutz, die Bahnhofsvorplätze für Busanbindung, Park & Ride, neue Haltestellen oder die Attraktivierung der Außerfernbahn, die im Wesentlichen im Verlauf der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden sollen.
7. Der Bund sollte, analog zum ÖPNRV-G, die Planungsverantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr im Sinne eines planbaren systematischen Fernverkehrsangebotes gewährleisten. Dies wäre eine Voraussetzung für die nachhaltige Planung des öffentlichen Schienenregionalverkehrs und des Kraffahrlinienverkehrs durch die Länder und Gemeinden.

## II. Zu einzelnen Bestimmungen wird noch Folgendes bemerkt:

### Zu Art. 1 (Änderung des Bundesbahngesetzes 1992):

#### Zu Z. 5:

- a) Im Hinblick auf die Ausführungen oben unter Punkt I. 4. sollte der § 34 entfallen.
- b) Zu der oben unter Punkt I. 7. erwähnten Verantwortung des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr wird bemerkt, dass die Zukunft des Schienenpersonenverkehrs im integralen Taktfahrplan für Fernverkehr, Regionalverkehr und dem Ortsverkehr liegen wird, dessen Fahrplanvorgaben von der jeweils nächst höheren Ebene kommen und der nur schrittweise in jahrelanger Arbeit und mit entsprechendem Finanzmitteleinsatz aufgebaut werden kann. Herausragendes Beispiel hierfür ist die Schweiz, weitere Beispiele sind aber auch Deutschland (Bayern) und Italien (Südtirol), mit entsprechenden Netzabhängigkeiten für Tirol. Hierbei müssen Fernverkehrsleistungen, etwa in peripheren Gebieten wie in Osttirol/Pustertal, gemeinwirtschaftlich bezuschusst werden. Dies kann auch für gemeinwirtschaftliche Güterverkehre zutreffen, etwa in der Flächenverteilung. Zur Umsetzung sollten folgende Ergänzungen in den §§ 6 und 48 vorgenommen werden:

Der Wortlaut des § 6 sollte die Absatzbezeichnung „(1)“ erhalten und folgende Bestimmung als Abs. 2 angefügt werden:

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

## Fehler! Unbekanntes Schalterargument.

„(2) Die ÖBB-Personenverkehr AG hat für die Entwicklung eines integralen Taktfahrplanes im Fernverkehr einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen, wobei die Erfordernisse der Länder zu berücksichtigen sind. Der Rahmenplan ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen. Der Bund leistet der ÖBB-Personenverkehr AG auf deren Ersuchen hiefür insoweit und so lange einen Zuschuss, als die unter Marktbedingungen von den Nutzern des Angebotes an Schienenpersonenfernverkehr zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.“

Der Wortlaut des § 48 sollte die Absatzbezeichnung „(1)“ erhalten und nach dem Wort „festzulegen“ sollte noch folgende Wortfolge angefügt werden: „und mit den nach § 11 ÖPNRV-G für den ÖPNRV zuständigen Ländern abzustimmen.“

Im § 48 sollten sodann folgende Bestimmungen als Abs. „(2)“ und „(3)“ angefügt werden:

„(2) Die Bundesmittel im erforderlichen Ausmaß nach Abs. 1 sind binnen fünf Jahren an die Länder zu übertragen.

(3) Abs. 1 gilt sinngemäß auch für Personenfernverkehrsleistungen im Rahmen eines bundesweiten integralen Taktfahrplanes und für gemeinwirtschaftliche Güterverkehrsleistungen.“

c) Wie oben unter Punkt I. 5. bereits erwähnt, sollte der Netzzugang für Eisenbahnunternehmen EU-konform durch eine von den ÖBB zur Gänze unabhängige Stelle erfolgen. Als solche wäre nach Art. 2 Z. 3 des Entwurfes im § 3 Abs. 1 Z. 4 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH auch vorgesehen, dies allerdings erst nach Übertragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wie es nach dem Entwurf etwa die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ist. Nur lässt sich den §§ 42, 45 und 46 keine Verpflichtung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zur Übertragung der Netzzulassung an die genannte Dienstleistungsgesellschaft mbH entnehmen, was aber notwendig wäre. Es scheint auch nicht unbedenklich, dass die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, wenn auch mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, die Entgelte für den Netzzugang festzulegen hat. Auch die Entgelte sollten von einer unabhängigen Stelle festgelegt werden.

### **Zu Art. 2 (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes):**

#### **Zu Z. 3:**

Auf die Ausführungen oben zu Art. 1 Z. 5 unter lit. c wird verwiesen. Der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH sollte noch die Zuständigkeit zur Festsetzung der Benützungsentgelte eingeräumt werden.

### **Zu Art. 4 (Änderung des Bundesgesetzes zur Errichtung einer "Brenner Eisenbahn GmbH"):**

#### **a) Zu den Z. 1, 2 und 3:**

Im Hinblick auf die Ausführungen oben unter Punkt I. 4. sollten die Regelungen der Z. 1 und 2 entfallen und die bisherigen §§ 1 und 2 des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ aufrecht bleiben.

#### **b) Zu Z. 4:**

aa) Im Abs. 1 des § 3 sollte die Z. 1 lauten:

**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.**

Fehler! Unbekanntes Schalterargument.

„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“

bb) Im Abs. 2 sollte der letzte Satz entfallen.

c) Zu Z. 5:

Auf die Ausführungen oben unter Punkt I. 3. und die Forderung nach dem Entfall des § 3a wird hingewiesen. Umgekehrt sollte das große Umweltinteresse und das transeuropäische Verkehrsinteresse am Ausbau der Hochleistungsstrecke Kufstein-Innsbruck- Brenner, das auch in den Gemeinschaftszuschüssen seinen Niederschlag findet, zum Ausdruck kommen, sodass ein neuer § 3a lauten sollte:

**„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. September 1995 insbesondere hinsichtlich grenzüberschreitender Projekte besonders Bedacht zu nehmen.“

d) Da, wie oben unter Punkt I. 4. bereits ausgeführt wurde, keine Notwendigkeit gesehen wird, das gegenwärtige System der Übertragungsverordnungen auf ein vertragliches Zuschusssystem umzustellen, sollten die diesbezüglichen bereits bestehenden Regelungen aufrechterhalten bleiben und entgegenstehende Bestimmungen des Entwurfes entfallen.

**B.** Gegen den Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes, gegen die Aufhebung des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes und gegen die Änderungen des Arbeitsverfassungsgesetzes, des Angestellten-gesetzes und des ASVG besteht aus der Sicht der von der Tiroler Landesregierung zu wahren Interessen kein Einwand.

25 Ausfertigungen sowie eine elektronische Fassung dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Arnold  
Landesamtsdirektor

Fehler! Unbekanntes Schalterargument.

Abschriftlich

An die  
Abteilungen

Gesamtverkehrsplanung zu Zl. VIb4-E02/256-03 vom 28.10.2003

Justizariat zu Zl. Präs.IV-S-2-1294 vom 14.10.2003

Finanzen zu Zl. VII-1/154/2049 vom 27.10.2003

Eisenbahn- und Straßenrecht

im Hause

zur gefälligen Kenntnisnahme übersandt.