



Amtssigniert, SID2019051171844
Informationen unter: amtssignatur.tirol.gv.at

Amt der Tiroler Landesregierung

Verfassungsdienst

Dr. Reinhard Biechl

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation
und Technologie

p.a. e1@bmvit.gv.at

Telefon 0512/508-2213

Fax 0512/508-742205

verfassungsdienst@tirol.gv.at

Entwurf einer Novelle zum Eisenbahngesetz 1957, zum Hochleistungsstreckengesetz und zum Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz; Stellungnahme

Geschäftszahl – bei Antworten bitte angeben

VD-884/407-2019

Innsbruck, 23.05.2019

Zu GZ BMVIT-210.501/0001-IV/E1/2019 vom 1. Mai 2019

Zum übersandten Entwurf einer Novelle zum Eisenbahngesetz 1957, zum Hochleistungsstreckengesetz und zum Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Art. 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

Zu Z 3 (§ 12):

In dieser Bestimmung erfolgt eine Neuordnung der behördlichen Zuständigkeiten. Die bisher dem Landeshauptmann zugeordneten Zuständigkeiten bezüglich vernetzter Nebenbahnen sollen zukünftig dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übertragen werden, andererseits soll die bisherige Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden für nicht-öffentliche Eisenbahnen, nämlich Anschluss- und Materialbahnen, auf den Landeshauptmann übergehen. Somit ist beim Landeshauptmann eine Bündelung der Aufgaben für nicht vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentliche Eisenbahnen gegeben.

Während die Kompetenzverschiebung hinsichtlich nicht-öffentlicher Eisenbahnen von den Bezirksverwaltungsbehörden zum Landeshauptmann verwaltungsökonomisch als sinnvoll angesehen und daher befürwortet wird, wird die angedachte Kompetenzverschiebung hinsichtlich vernetzter Nebenbahnen zugunsten des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie **abgelehnt**, läuft diese doch einer bürgernahen, effizienten, kostensparenden und somit ökonomischen Verwaltung völlig zuwider:

- Eisenbahnrechtliche Bauverfahren und Eisenbahnkreuzungsverfahren verlangen im Sinn einer bürgernahen, effizienten und sparsamen Verwaltung einen behördlichen Ansprechpartner vor Ort, der die dem Verfahren vorgelagerten planerischen Schritte begleiten und koordinieren kann, der auf kurzem Weg mit den übrigen involvierten Behörden, Sachverständigen, Verkehrsverbünden, Planungsgruppen, den Gemeinden und den betroffenen Grundeigentümern interagiert und der auch sämtliche Zusammenhänge innerhalb des Landes Tirol kennt und berücksichtigt.

- b) Nach der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 muss jeder einzelne Bahnübergang von der zuständigen Eisenbahnbehörde bis längstens 2024 nach Maßgabe strenger Kriterien für die technische Absicherung dahingehend überprüft werden, ob die bestehenden Sicherungseinrichtungen beibehalten werden können oder abzuändern sind. Im Hinblick auf die vernetzten ÖBB-Nebenbahnen in Tirol wurde bereits der zeitliche Ablauf der Überprüfungsverhandlungen im Einvernehmen mit der ÖBB Infrastruktur AG/Region West, den betroffenen Gemeinden, dem Land Tirol als Straßenverwalter der querenden Landesstraßen und den Verkehrsverbünden unter Berücksichtigung der gesamthaften Situation vor Ort durch den Landeshauptmann festgelegt. Ein Wechsel in der behördlichen Zuständigkeit innerhalb des Überprüfungszeitraumes zum Bundesminister wirkt den beschriebenen planerischen Maßnahmen und den hierdurch gewonnenen Synergien entgegen.
- c) Dem Land Tirol obliegt die Verwaltung der Fördermittel für die den Gemeinden nach dem FAG zustehenden finanziellen Zuschüsse für die Auflassung, Errichtung und Erhaltung einer Eisenbahnkreuzung im Verlauf einer Gemeindestraße. Die Trennung der eisenbahnbehördlichen Zuständigkeit von der beim Land Tirol angesiedelten Förderkomponente wirkt sich vor allem für die betroffenen Tiroler Gemeinden negativ aus.
- d) Auch die eisenbahnrechtlichen Bauverfahren an den vernetzten Nebenbahnen in Tirol sind eingebettet in diverse Förderverträge des Landes, weshalb auch hier die Interaktion mit dem Landeshauptmann als Eisenbahnbehörde unerlässlich ist. Dies zeigt und bestätigt sich aktuell am derzeit anhängigen Verfahren Elektrifizierung Außerfernbanh und unterstreicht die Wichtigkeit einer Behörde vor Ort.
- e) Die Verlagerung der eisenbahnrechtlichen Bauverfahren zum Bundesminister widerspricht dem Prinzip der Bürgernähe, als von Bauverfahren betroffene Grundeigentümer oder sonstige Beteiligte zur Wahrnehmung ihrer Rechte und Interessen gezwungen wären, die Eisenbahnbehörde in Wien aufzusuchen, was die Betroffenen kosten- und zeitmäßig belastet. Dies kann wohl nicht Sinn und Ziel einer Verwaltungsreform sein.
- f) Sollte, wie bereits jetzt im Seilbahnbereich praktiziert, der Bundesminister zukünftig für seine Verhandlungen auf den Sachverständigendienst des Landes in bestimmten Fachbereichen zugreifen wollen, so würde dies die zeitliche und personelle Verfügbarkeit der Amtssachverständigen des Landes aufgrund der bereits derzeit gegebenen Auslastung zusätzlich erschweren.
- g) Unfälle bei Eisenbahnkreuzungen erfordern ein unmittelbares, unbürokratisches und schnelles Einschreiten der zuständigen Eisenbahnbehörde. Allein schon die große Entfernung zu Wien vermag ein solches nicht zu gewährleisten.

Aus all diesen Gründen wird daher **gefordert**, die Kompetenz für vernetzte Nebenbahnen beim Landeshauptmann zu belassen.

Zu Z 5 (§§ 13c-13f):

Die umfangreichen, wesentlich über das bisherige Ausmaß hinausgehenden aufsichtsbehördlichen Überprüfungsinstrumente werden insofern kritisch gesehen, als sie einen zusätzlichen, nicht abschätzbaren Verwaltungsaufwand befürchten lassen.

Zu Art. 2 (Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes):

Zu Z 3 (Entfall des § 6):

Der Entfall des § 6 führt bei Enteignungsverfahren für Hochleistungsstrecken zu einer Kompetenzverschiebung vom Landeshauptmann zum Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, die ebenfalls **abgelehnt** wird.

Gerade die Anwendung dieser Bestimmung ist in Tirol durch den Bau des Brenner-Basistunnels und dem in Planung befindlichen Brenner Nordzulauf von besonderer Bedeutung. In der Eisenbahnbausache

Brenner-Basistunnel wurden vom Landeshauptmann mehr als 70 Enteignungsverfahren schnell und bürgernah erledigt. Weitere zahlreiche Enteignungsverfahren stehen noch aus. Der Nordzulauf bzw. die neue Unterinntalbahn, Abschnitt Schafenaub/Radfeld, stellt die Fortführung des 2012 in Betrieb gegangenen ersten Abschnittes der Unterinntalbahn dar und soll möglichst zeitnah mit der Fertigstellung des Brenner-Basistunnels in Betrieb gehen. Auch hier ist mit vielen Zwangsrechtseinräumungen zu rechnen.

Tirol ist der Auffassung, dass die nach der geltenden Rechtslage vorgesehene Zentrierung sämtlicher eisenbahnrechtlicher Enteignungsverfahren beim Landeshauptmann (Straßenbahnen, Nebenbahnen und Hauptbahnen) erforderlich ist, weil nur eine solche im Land einen bürgernahen, einheitlichen Vollzug in einer sensiblen Thematik, nämlich der Grundeinlösung von Liegenschaften bzw. Einräumung von Zwangsrechten, gewährleistet.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem auch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die Landesregierung

Dr. Forster
Landesamtsdirektor

Abschriftlich

An

die Abteilungen
Finanzen
Verkehrsrecht

das Sachgebiet Verkehrsplanung

im Hause

zur gefälligen Kenntnisnahme übersandt.