

**4180/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 10.09.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie:

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4183/J-NR/2002 betreffend "Erfolg" der Verwaltungsreform bzw. Verlängerung im Eisenbahnbereich, der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 10. Juli 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Welche konkreten, nachweislichen Einsparungen waren mit der Verlängerung von Teilen der Zuständigkeit im Schienennetz ("Nebenbahnen") im BMVIT verbunden?

**Antwort:**

Das Deregulierungsgesetz 2001 wurde als selbständiger Antrag des Verkehrsausschusses im Parlament eingebracht und mit geringfügigen Änderungen vom Nationalrat beschlossen. Es handelte sich somit nicht um eine Regierungsvorlage, die im Hinblick auf die Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) eine vom Verkehrsressort erarbeitete Darstellung finanzieller Auswirkungen enthalten hätte sollen. Eine Berechnung des Verkehrsressorts über die mit In-Kraft-Treten des Deregulierungsgesetzes 2001 am 1.4.2002 durch Kompetenzverschiebungen im Eisenbahnbereich erzielten Einsparungseffekte ist vor Kenntnis des letztgültigen Inhaltes einer zu erlassenden Hauptbahnerklärungs-Verordnung nicht sinnvoll.

Auf Grund der Übergangsbestimmung des § 111 Abs. 5 EisbG sind auch noch Verwaltungsverfahren für Nebenbahnen, U-Bahnen und bestimmte Anschlussbahnen, die vor dem 1.4.2002 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie anhängig geworden sind, nach der vor dem Deregulierungsgesetz 2001 geltenden Rechtslage weiterzuführen, sodass auch wegen dieses Aspektes eine Aussage über Einsparungseffekte durch das In-Kraft-Treten des Deregulierungsgesetzes 2001 verfrüht wäre.

**Frage 2:**

Welche Informationen liegen Ihnen über durch ausgelöste Mehraufwände bei Ländern und BHs vor?

**Antwort:**

Das Land Kärnten hat im Zuge der allgemeinen Begutachtung des Entwurfes einer Hauptbahnerklärungs-Verordnung für die ab In-Kraft-Treten des Deregulierungsgesetzes 2001 zugeteilte Kompetenz für Nebenbahnen einen finanziellen Mehraufwand mitgeteilt. Die übrigen Länder haben bisher noch keine Kostenersatzansprüche im Sinne des Art. 5 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus

und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, bekannt bzw. geltend gemacht.

Es wurde auch bisher die Durchführung eines überwiegenden Teiles der Verwaltungsverfahren betreffend Nebenbahnen, U-Bahnen und Anschlussbahnen vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an die Landeshauptmänner gemäß § 12 EISbG delegiert und von diesen durchgeführt. Nunmehr sind die Landeshauptmänner selbst Behörde I. Instanz für Nebenbahnen und U-Bahnen, was für die Antragsteller den Vorteil mit sich bringt, dass nunmehr ausschließlich der jeweils zuständige Landeshauptmann im Verwaltungsverfahren ihr Ansprechpartner ist und somit dem Gedanken des one-stop-shop - Prinzipes in diesem Teilbereich entsprochen wird. Mit der Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden für Anschlussbahnen, die in engem Zusammenhang mit gewerblichen Betriebsanlagen stehen, ist für die Anschlussbahnunternehmen die Bezirksverwaltungsbehörde in den überwiegenden Fällen der "one-stop-shop".

**Frage 3:**

Was ist mit den im Vorblatt zum Entwurf der Hauptbahnerklärungs-Verordnung angeführten "dabei zu erwartenden gewissen Auswirkungen bei der Arbeitsbelastung der jeweiligen Eisenbahnbehörden" konkret gemeint?

**Antwort:**

Die im Vorblatt zum Entwurf einer Hauptbahnerklärungs-Verordnung zu den finanziellen Auswirkungen aufscheinende Formulierung "...dabei zu erwartenden gewissen Auswirkungen bei der Arbeitsbelastung der jeweiligen Eisenbahnbehörden..." ist im Kontext mit diesem Verordnungsentwurf dahingehend konkret zu verstehen, dass nunmehr in mittelbarer Bundesverwaltung - bis auf einige Ausnahmen - sämtliche Verwaltungsverfahren für Nebenbahnen durchgeführt werden müssen und dies zu einer geringen zusätzlichen Arbeitsbelastung der damit betrauten Landesbehörden führt. Beim Bund würde das entsprechende Äquivalent verringert.

**Frage 4:**

Ist es zutreffend, dass mangels einschlägiger Kenntnisse und Erfahrungen und mangels ausreichender Zeithorizonte bei den nunmehr zur "Obersten Eisenbahnbehörde" für etwa 40 Prozent des Schienennetzes gewordenen Ländern weiterhin zumindest der Großteil der bisherigen Arbeit in ihrem Haus zu erledigen ist und somit nur auf dem Papier eine Einsparung erzielt wurde?

**Antwort:**

Dies trifft nicht zu.

Die ohnehin äußerst knappen personellen Ressourcen in der Obersten Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie lassen es auf keinen Fall zu, dass die Oberste Eisenbahnbehörde die nunmehr in mittelbarer Bundesverwaltung durchzuführenden Arbeiten auf dem Nebenbahnensektor für die damit betrauten Landesbehörden zusätzlich zu ihren verbleibenden Aufgaben teilweise miterledigt.

**Frage 5:**

Welche Abgrenzungskriterien im einzelnen liegen der mit der Hauptbahnerklärungs-Verordnung beabsichtigten Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenbahnen zugrunde?

**Antwort:**

Die Bundesregierung hat bereits mit vier Verordnungen den größten Teil der österreichischen Schienenbahnen, denen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt, zu Hochleistungsstrecken erklärt. Zu Hochleistungsstrecken erklärte Schienenbahnen gelten gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG als Hauptbahnen.

In Ergänzung zu den bereits zu Hochleistungsstrecken erklärten Schienenbahnen kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie noch andere Schienenbahnen größerer Verkehrsbedeutung zu Hauptbahnen erklären, die von Nebenbahnen dadurch abzugrenzen sind, dass ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr - insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im regionalen Verkehr - zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen, die aber nicht dem Regelungsregime des Hochleistungsstreckengesetzes unterliegen sollen. Angesichts der Tatsache, dass bereits ein Großteil der wichtigsten Schienenbahnen Österreichs zu Hauptbahnen erklärt ist, können nurmehr einzelne Schienenbahnen mit qualifizierter Verkehrsbedeutung durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu Hauptbahnen erklärt werden.

Eine zu großzügige Handhabung bei der Erklärung von Schienenbahnen zu Hauptbahnen durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie würde dazu führen, dass die Absicht des Bundesgesetzgebers, die Zuständigkeit für Nebenbahnen im Wesentlichen den Landeshauptmännern zuzuordnen, eben durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufgeweicht werden würde.

**Frage 6:**

Heißt die Nichterklärung zur Hauptbahn im Umkehrschluss, dass allen anderen Strecken "keine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr - insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr - zukommt" bzw. dass diese nicht "hierfür ausgebaut werden sollen" (vgl. Vorblatt zum Verordnungsentwurf)?

**Antwort:**

Dies trifft nur unter der Prämisse zu, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EisbG *zwingend* verpflichtet wäre, sämtliche Schienenbahnen mit größerer Verkehrsbedeutung durch Verordnung zu Hauptbahnen zu erklären, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr - insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im regionalen Verkehr - zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen. Auf die Antwort zu Frage 5 darf verwiesen werden.

**Frage 7:**

Welche der nötigen, über die geplante Hauptbahnerklärungs-Verordnung, die mehrere Monate nach Inkrafttreten wenigstens einige Abgrenzungsfragen aufgreift, hinausgehenden weiteren Klärungen und Koordinationsschritte im nunmehr zuständigkeitsmäßig zersplitterten Eisenbahnbehördenbereich werden sie in welcher Weise bis wann setzen?

**Antwort:**

Es wurden bereits Informationsveranstaltungen zwischen Experten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie/Obersten Eisenbahnbehörde und Eisenbahnexperten der Ämter der Landesregierungen durchgeführt. Eine weitere solche Informationsveranstaltung ist für Herbst dieses Jahres in Aussicht genommen.

**Frage 8:**

Wann und wie werden Sie die zahlreichen nach dem Vorblatt zum Entwurf der Hauptbahnerklärungs-Verordnung davon nicht umfassten und damit offenbleibenden Fragen in anderen Regelungsbereichen bis hin zum ÖPNRV-G lösen?

**Antwort:**

Im Vorblatt zum Entwurf einer Hauptbahnerklärungs-Verordnung wurde unter der Überschrift "Finanzielle Auswirkungen" lediglich klargestellt, dass sich die Unterscheidung der österreichischen Schienenbahnen in Haupt- und Nebenbahnen finanziell nicht auf andere gesetzliche Regelungsbereiche, wie etwa das ÖPNRV-G oder das Privatbahngesetz auswirkt. Durch die Erlassung einer Hauptbahnerklärungs-Verordnung ergeben sich für diese Regelungsbereiche keine offenen Fragen.

**Frage 9:**

Wie ist beispielsweise im Fall der Aspangbahn, die mit ihren Anschlussstrecken drei Bundesländer betrifft und (Oberwart-Szombathely) auch vor ihrer neuerlichen internationalen Einbindung steht, a) die landesgrenzüberschreitende Koordination gesichert und b) die Nichtaufnahme in das Hauptbahnnetz begründet?

**Antwort:**

Die Aspangbahn wurde im Lichte ihrer gegenwärtigen Verkehrsbedeutung nicht in den Entwurf einer Hauptbahnerklärungs-Verordnung aufgenommen. Sollten sich im Zusammenhang mit dem Ausbau des "Systems Südbahn" neue Aspekte ergeben, könnte ihre Erklärung zur Hauptbahn mittels Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie geprüft werden. Die landesgrenzüberschreitende Koordination bei Verwaltungsverfahren für die Aspangbahn liegt im Verantwortungsbereich der jeweils zuständigen Landeshauptmänner. Hinzuweisen ist auf § 4 AVG, der in diesem Falle vorsieht, dass die zuständigen Landeshauptmänner einvernehmlich vorzugehen haben.

**Frage 10:**

Werden Sie insbesondere Schritte setzen wie die von Ihnen über die Medien angekündigten Vertragsabschlüsse zu den ehemaligen Bundesstraßen mit den Bundesländern, die offenbar die mit der überhasteten Verwaltungsreform und Verländerung verbundenen Abstimmungsprobleme, Koordinationsmängel und Mehraufwände wenigstens in diesem Teilbereich regeln sollen, und wenn ja, bis wann wird dies auch im Schienenbereich erfolgen und mit welchen konkreten Inhalten?

**Antwort:**

An derartige Vertragsabschlüsse ist nicht gedacht, da mit dem Deregulierungsgesetz 2001 Behördenzuständigkeiten geändert wurden, die nicht durch Vertrag abänderbar sind, und es sich bei den im Eisenbahngesetz 1957 normierten Aufgaben der Eisenbahnbehörden um Tätigkeiten im Rahmen der Hoheitsverwaltung und nicht um solche der Privatwirtschaftsverwaltung handelt.

**Frage 11:**

Ist an eine "Verlängerung" von Bahninfrastrukturen analog zur Abgrenzung nach der im Entwurf vorliegenden Verordnung gedacht?

**Antwort:**

Wenn unter "Verlängerung" von Bahninfrastrukturen die vollständige Übertragung von Finanzierungsverantwortlichkeiten für sämtliche nicht von dem gegenständlichen VO-Entwurf erfassten vom Bund auf die Länder gemeint ist, ist diese Frage aus heutiger Sicht zu verneinen.