

KÄRNTEN

10/SN-203/ME

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst***Zahl:** -2V-BG-1419/4-2001**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Interoperabilitätsgesetz Hochgeschwindigkeitsbahnsystem – IG-HGBS); **Stellungnahme**

Auskünfte: Dr. Novak
Telefon: (0463) 536
Durchwahl: 30205
Fax: (0463) 536 30200
e-mail: post.abt2v@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.
DVR: 0062413

**An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie**

**Radetzkystraße 3
1031 W I E N**

Zu dem mit Schreiben vom 5. April 2001, Zl. 210.860/1-II/C/11-2001, übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Interoperabilitätsgesetz – Hochgeschwindigkeitsbahnsystem – IG-HGBS), wird wie folgt Stellung genommen:

In der österreichischen Gesetzgebung war bisher der Begriff "Hochgeschwindigkeitsbahnsystem" unbekannt; als österreichische Besonderheit gibt es "Hochleistungsstrecken", definiert im Hochleistungsstreckengesetz.

Es wäre zweckmäßig, eine Vereinheitlichung der Begriffe vorzunehmen bzw. den Begriff Hochgeschwindigkeitsbahnsystem im Hochleistungsstreckengesetz zu verankern.

Im Entwurf zum IG-HGBS sowie in den Erläuterungen dazu sind Hinweise auf die Entscheidung Nr.: 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes enthalten; diesen Leitlinien sind Leitschemata angeschlossen, ua. für Eisenbahnen (Horizont 2010). Darin ist auch eine "Neue Südbahn" dargestellt, die von Wien über Eisenstadt nach Graz sowie weiter über Klagenfurt in den Raum Villach zur Staatsgrenze bei Arnoldstein führen soll. Diese Strecke ist als "geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecke" ausgewiesen. Die bestehende Südbahn ist als "geplante Ausbaustrecke für Hochgeschwindigkeitsverkehr" dargestellt.

- 2 -

Seit Vereinbarung der Leitschemata haben sich wesentliche Rahmenbedingungen geändert. Beispielsweise sei die bevorstehende Osterweiterung der EU erwähnt, die für die Südbahn eine vom Leitschema abweichende Planung zweckmäßig erscheinen lässt (siehe auch Ergebnis der Beratungen in der Experten-Arbeitsgruppe "Neue Südbahn").

Als "Rückgrat" der Neuen Südbahn wird der Ausbau der Restausbaustrecke von Wien über Bruck/Mur nach Graz, in der Folge ein Neubau "Koralmbahn" bis Klagenfurt und weiter in den Raum von Villach empfohlen. Für diese Strecke erfolgt die Planung für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h, also entsprechend § 3 Z 2 lit.a. Dies bedingt ua. einen Neubau der Bahnstrecke Klagenfurt – Villach, wobei noch nicht bekannt ist, ob die bestehende Strecke am Nordufer des Wörthersees erhalten bleibt. Wenn dies der Fall ist, müsste sichergestellt sein, dass diese Strecke nicht automatisch zu einer "Strecke im regionalen Interesse" wird (im Sinne des Bundesbahngesetzes 1992), weil dann das Land Kärnten die Kosten für die Erhaltung und wahrscheinlich auch für einen durchaus denkbaren Betriebsabgang tragen müsste.

Zusammenfassend ist demnach festzustellen, dass dem Entwurf zum IG-HGBS dann zugestimmt wird, wenn die Umsetzung dieses Bundesgesetzes nicht zwingend die Übertragung von Infrastrukturkosten an Dritte (z. B. Land Kärnten), möglicherweise auch die Anlastung von Betriebsabgängen, nach sich zieht.

Der Entwurf zum IG-HGBS sollte auch zum Anlass genommen werden, die im Gang befindliche Überarbeitung des oben erwähnten Leitschematas rasch abzuschließen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Klagenfurt, 31. Mai 2001

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Havranek

FdRdA

Oberring