

Abteilung Recht

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

Präsidium des Nationalrats

Dr. Karl Renner Ring 3
A-1010 Wien

Innsbruck, 12.05.2003
Zl. 27824A-Hg/Dr

**Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das EisbG 1957
unter Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden
Begutachtung
Stellungnahme der Brenner Eisenbahn GmbH**

Sehr geehrte Herren Präsidenten!

Die Brenner Eisenbahn GmbH, die gemäß Bundesgesetz über die Gründung einer Brenner Eisenbahn GmbH in der Fassung des Art. II des Bundessgesetzes BGBl. I Nr. 81/1999 zum Zwecke der Durchführung der umfassende Planung des Baus und der Planung der Erhaltung der Hochleistungsstrecke Kufstein - Innsbruck - Brenner gegründet (österreichischer Teil des Eisenbahnachse Brenner) und der gemäß BE-Ü-VO auch der Bau des Abschnittes Kundl/Radfeld – Baumkirchen im Unterinntal übertragen ist, erstattet zum vorliegenden Entwurf nachstehende Stellungnahme:

Allgemeines:

Wenngleich im Entwurf ausschließlich Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt werden, sind darin dennoch wesentliche Gestaltungsräume enthalten. Dies betrifft insbesondere den Bereich Marktöffnung und diskriminierungsfreien Zutritt von Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems. Letztere kann nicht isoliert von der bereits umgesetzten Richtlinie für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gesehen werden.

Marktzugang:

Die damit verbundene Problematik ist zwar durch die politische Diskussion bekannt (Teilung der ÖBB, Holdinglösung etc.), dennoch soll darauf hingewiesen werden, dass der diskriminierungsfreie Zutritt von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Infrastrukturanlagen integrierter Eisenbahnunternehmen wie zum Beispiel der ÖBB auf Grundlage des vorliegenden Entwurfs in der Praxis erhebliche Probleme verursachen könnte. Letztlich wird nämlich von integrierten Eisenbahnunternehmen

verlangt, entgegen den kaufmännischen Verpflichtungen der „Konkurrenz“ die „eigenen“ Anlagen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Dieser Problematik versucht der Entwurf zwar durch entsprechende Kontrolleinrichtungen gerecht zu werden, dennoch verbleiben drei grundlegende Probleme. Diese sind: die mögliche Bevorzugung der eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmenssparte, die Problematik des Mischverkehrs in der Netzfahrplanerstellung und schließlich die insbesondere den Brennerkorridor betreffende Überlastung der Schieneninfrastruktur. Letztere muss im Fall der Brennerachse unter dem Gesichtspunkt der zwischenstaatlichen Vereinbarungen zum mittelfristigen Ausbau der Kapazitäten bis 2004 sowie der Wechselwirkungen zum Straßenverkehr in diesem Raum gesehen werden. Hinsichtlich der Unabhängigkeit und organisatorischer Trennung wird darauf hingewiesen, dass auch Beherrschungsverhältnisse im Sinne des Handelsrechtes geeignet sein können, die gebotene Unabhängigkeit von Zuweisungsstellen und Kontrollinstanzen in Fragen stellen.

Voraussichtlich im Jahr 2004 wird auf der Brennerachse das mittelfristige Ausbauprogramm der italienischen Eisenbahnen wirksam, wodurch eine Anhebung der Kapazität auf italienischer Seite von rund 100 Zügen eintritt. Nachdem bereits jetzt die mittlere durchschnittliche Auslastung im Unterinntal bei 309 Zügen/Tag liegt (Wörgl – Baumkirchen) sind die entsprechenden Überlastungen der Schieneninfrastruktur geradezu programmiert. Dazu kommt, dass durch Verordnungen des Landes Tirol zum Immissionsschutzgesetz Luft ein verstärkter Druck auf die Schiene zur Übernahme sowohl von Gütertransport- als auch Personentransportleistungen erwartet werden kann.

Interoperabilität:

Grundsätzlich erscheint eine Übernahme von Richtlinien durch bloßen Verweis auf diese bedenklich. Dies erschwert die Rechtsauffindung und die Lesbarkeit von Vorschriften. Auch wenn kein Spielraum für den österreichischen Gesetzgeber verbleibt, sollte eine Integration europarechtlicher Vorschriften in österreichische Gesetze grundsätzlich der Vorrang gegenüber bloßen Verweisen gegeben werden (so z.Bsp. die Verweise im § 117 des Entwurfs).

Bereits die Umsetzung der Richtlinie über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem hat sich dieser Verweisteknik bedient. Dies führt z.Bsp. dazu, dass dem österreichischen Gesetz die Aufgaben der benannten Stelle nach Art 20 dieser Richtlinie in Verbindung mit dem Prüfauftrag nach Art 18 Abs 2 nicht entnommen werden können. Es handelt sich hierbei jedoch um durchaus wesentliche Bestimmungen.

Während für die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems die Übergangsbestimmung des § 133 Abs 9 auf die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder Genehmigungen (was immer damit gemeint ist) abstellt, stellt die Übergangsbestimmung der Novelle BGBl. I Nr. 67/2002 für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem auf die Einleitung eines Verfahrens zur Erlassung einer Verordnung nach dem Hochleistungsstreckengesetz ab (§ 111 Abs 6 EISbG, nunmehr offenbar § 132 Abs 6 des Entwurfs). Unter Hinweis auf die Rechtsprechung des VwGH zur Umsetzung der UVP-Richtlinie muss in Zusammenhalt beider Rechtsvorschriften davon ausgegangen werden, dass Fälle bestehen, in denen die Richtlinie vermutlich unmittelbar gelten. Insbesondere erscheint jedoch bedenklich, dass im einen Fall auf die Antragstellung (analog dem UVP-Gesetz) im anderen Fall auf die erteilte Bewilligung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der nunmehrigen Novelle abgestellt wird.

Für die Brenner Eisenbahn GmbH verschärft sich hieraus die bereits bestehende Problematik, dass nach österreichischem Recht die Vorschriften für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem keine Anwendung finden, dies möglicherweise jedoch von der europäischen Kommission als mangelnde Umsetzung angesehen wird. Es muss in diesem Zusammenhang nämlich klar darauf hingewiesen werden, dass nach den Bestimmungen betreffend die Finanzierung der transeuropäischen Netze 1692/96/EG bzw. deren letztgültigen Änderungsvorschlag der Kommission Kom (2002) 542 end. vom 26.09.2002 die Einhaltung von Richtlinien der Gemeinschaft eine Grundvoraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln bildet. Die BEG geht jedenfalls davon aus, dass sie unbeschadet der österreichischen Rechtslage beide Richtlinien in den ihr überantworteten Abschnitten anwenden muss

und daher insbesondere die Prüfung der Interoperabilität von einer beauftragten Stelle in allen künftigen Realisierungsabschnitten vorzunehmen sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

Brenner Eisenbahn GmbH
Abteilung Recht

Dr. Johann Hager
Abteilungsleiter

Verteiler:
GD, GF