

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2V - Verfassungsdienst



Betreff.

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden;
Stellungnahme

Datum:	23. Mai 2003
Zahl:	-2V-BG-2533/-2003

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte:	Dr. Glantschnig
Telefon:	05 0 536 – 30204
Fax:	05 0 536 – 30200
e-mail:	post.abt2V@ktn.gv.at

**An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Gruppe Schiene – Abteilung Sch 1 – Recht**

**Radetzkystraße 2
1131 Wien**

Zu dem mit Schreiben vom 24. März 2003 – beim Amt der Kärntner Landesregierung eingelangt am 7. April 2003 – übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden, nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

In den Erläuternden Bemerkungen zum zur Begutachtung übermittelten Gesetzentwurf wird im Allgemeinen Teil abschließend festgehalten, dass mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben ausschließlich die vorangeführten Richtlinien in innerstaatliches Recht umgesetzt werden. Auf der Grundlage bestehender und unmittelbar vor Erlassung stehender EU-Richtlinien ist jedoch anzumerken, dass das vorliegende Gesetzesvorhaben einer dringenden Überarbeitung bedarf und in der zur Begutachtung vorgelegten Textierung abzulehnen ist.

Die ablehnende Haltung zum vorliegenden Gesetzentwurf begründet sich im Wesentlichen folgendermaßen:

1. Die Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bundesminister und Landeshauptmann stellt nach der bestehenden Gesetzeslage ein nicht lösbares Problem dar. Diese Unklarheiten gehen so weit, dass in der Vergangenheit sogar Fälle aufgetreten sind, wo zwischen dem Landeshauptmannes von Kärnten und einer Abteilung des do. Ministeriums Einvernehmen erzielt werden konnte, demgegenüber aber eine weitere Abteilung des do. Ministeriums eine gänzlich abweichende Auffassung vertrat und es dadurch bislang für

die betroffenen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen zu unvermeidbaren Verzögerungen gekommen ist. Der vorliegende Gesetzesentwurf trägt zu dieser unumgänglich notwendigen Klärung der Zuständigkeitsabgrenzungen nichts bei.

2. Im vorliegenden Entwurf werden nach wie vor ausschließlich die Hochleistungsstrecken ex lege zu Hauptbahnen erklärt und es werden die weiteren Bahnen, welche Hauptbahnen werden sollen, einer Verordnungsermächtigung vorbehalten. Nachdem von Bundeseite bislang bei der Erlassung der Hauptbahnverordnung Säumnis besteht – der letzte Entwurf zur Hauptbahnverordnung stieß auf massive Bedenken Seites des Amtes der Kärntner Landesregierung, zumal beinahe das gesamte Schienennetz in der Fläche nicht nur von der Behördenzuständigkeit, sondern auch von der infrastrukturellen und Betreiberzuständigkeit den Ländern überantwortet und damit in deren Kostentragungspflicht übergeführt werden sollte – muß darauf gedrungen werden, dass der vorliegende Gesetzesentwurf alle Nebenstrecken zu Hauptbahnen erklärt, welche nicht ausdrücklich als Nebenbahnen mittels Verordnung ausgenommen werden.
3. Der vorliegende Entwurf zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 enthält im Zusammenhang mit der Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems durch die Festlegung der unterschiedlichen Kategorien von Hochleistungsstrecken auch Auswirkungen auf das Land Kärnten, insbesondere im Zusammenhang mit der Beurteilung der Koralmbahn (von Graz nach Klagenfurt) und der Weiterführung der Hochleistungsstrecke über den Bahnhof Klagenfurt im Projektabschnitt „Zentralraum Kärnten“.

In diesem Zusammenhang wurde das System der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) eingeführt, das jedoch ohne Übergangsbestimmungen auf den Bestandsstrecken zu einer weit über die EU-Richtlinien hinaus reichenden Anwendung führt. Dies bedeutet neben einer Verzögerung auch für bereits in Ausarbeitung befindliche Projekte die Notwendigkeit einer Überarbeitung sämtlicher Planungsgrundsätze und eine Verteuerung der präliminierten Kostenrahmen. Am Beispiel des Hauptbahnhofes Klagenfurt ist dies deutlich erkennbar.

Diese Vorgangsweise des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie widerspricht der seinerzeitigen Interpretation, dass auf diese Projekte die TSI keine Anwendung zu finden habe. Darüber hinaus soll die technische Spezifikation für die Interoperabilität auch für das konventionelle österreichische Eisenbahnsystem Anwendung finden. Betrachtet man nunmehr die Begrifflichkeit der Fernverkehrsstrecken und der vernetzten Systeme der bestehenden Nebenbahnen, so bedeutet dies, dass beinahe das ge-

samte österreichische Nebenbahnsystem auf der Grundlage der bestehenden Rechtsordnung einer TSI zu unterziehen ist. Dies ist eine überschüssende Erfüllung der bestehenden EU-Richtlinien, die nicht erforderlich ist, da es aufgrund der Kostenstruktur im Infrastrukturbereich auf Schienenbahnen nicht Zielsetzung des österreichischen Gesetzgebers sein kann, auch jene Bahnen, auf denen als Nebenstrecken nur selten internationale EC-Züge zum Einsatz kommen, einer permanenten TSI zu unterwerfen und die gesamte Infrastruktur und die damit zusammenhängende Kostenstruktur auf solche Hochleistungszüge auszurichten.

4. Die Schieneninfrastrukturgesellschaft soll in Hinkunft eine Tätigkeit im Rahmen einer Mischform einer zivilrechtlichen Beauftragung und einer hoheitlichen Funktion erfüllen. Diese Mischform zwischen zivilrechtlich beauftragter Stelle durch ein Eisenbahnunternehmen und die über alle Eisenbahnunternehmen wirkende hoheitliche Entscheidung der Zuweisung von Trassen und der Festlegung von Entgelten, erzeugt auf inhärente Weise Interessenskonflikte, die nicht durch den Gesetzgeber vorgegeben sein sollen. Es muss daher eine klare Trennung zwischen privatwirtschaftlichem und hoheitlichem Tätigkeitsbereich der SCHIG bereits im Gesetz vorgenommen werden.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass der zur Begutachtung vorgelegten Entwurf nicht geeignet ist, den Anpassungserfordernissen im Gegenstand gerecht zu werden, weshalb sich ein detailliertes Eingehen auf den zur Begutachtung vorgelegten Entwurf erübrigt. Es wird daher angeregt, die zur Begutachtung vorgelegte Gesetzesänderung im Sinne der vorgebrachten grundlegenden Einwände zu überarbeiten.

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

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig

FdRdA
