



20/SN-23/ME

Amt der Tiroler Landesregierung

A-6010 Innsbruck, am 24. Oktober 1983

Präs.Abt. II - 275/38

Tel.: 052 22/28701, Durchwahl Klappe 157

Sachbearbeiter: Dr. Dworak

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

An das
Bundesministerium
für Verkehr

Sektion II
Liechtensteinstraße 3
1090 W i e n

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 267	GE/19 83
Datum: 15. NOV. 1983	
Verteilt: 1983 -11- 17 J. Tramer	

H. Kneisinger

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Bundesbahngesetz geändert wird;
Stellungnahme

Zu Zahl: EB 559/42-II/2-1983 vom 15. 9. 1983

Zum übersandten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Bundesbahngesetz geändert wird, wird folgende Stellung-
nahme abgegeben:

Der vorliegende Gesetzentwurf unterscheidet sich in den
die Länder besonders berührenden Bestimmungen nicht wesent-
lich von dem Gesetzentwurf, der vom Bundesministerium
für Verkehr unter Zl. EB 559-8-II/2-1982 vom 9. 7. 1982
zur Stellungnahme ausgesandt wurde. Die Bedenken, die
gegen diesen Entwurf vom Amt der Tiroler Landesregierung
unter Zl. Präs.Abt. II - 275/35 vom 31. 8. 1982 vorgebracht
wurden, werden, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde,
auch gegenüber dem nunmehr vorliegenden Gesetzentwurf
uneingeschränkt aufrecht erhalten. Im übrigen wird zu dem
Gesetzentwurf folgendes bemerkt:

- 2 -

Auch in der nunmehr vorliegenden Fassung des Gesetzentwurfes wird daran festgehalten, den Aufwand, der den Österreichischen Bundesbahnen aus der Erbringung "gemeinwirtschaftlicher Leistungen" erwächst, teilweise auf die Länder zu überwälzen. Lediglich die Möglichkeit, zur teilweisen Deckung dieses Aufwandes neben den Ländern auch Gemeinden und andere Körperschaften des öffentlichen Rechtes heranzuziehen, ist nicht mehr vorgesehen. Dazu muß neuerlich betont werden, daß die österreichischen Bundesbahnen ein Betrieb des Bundes sind und daß es daher ausschließlich Sache des Bundes ist, deren Betriebsabgang zu tragen. Es muß daher, wenngleich Tirol in der Vergangenheit freiwillig bedeutende finanzielle Beiträge zum Ausbau der Schienenverkehrswege im Inntal geleistet hat, aus grundsätzlichen Erwägungen ganz entschieden der Absicht entgegengetreten werden, den Ländern ohne deren Zustimmung einen Teil des vom Bund zu tragenden Aufwandes aufzuerlegen. Es hätte dies, da die Länder zur Deckung solcher Aufwendungen keine Mittel aus dem Finanzausgleich erhalten, eine Schwächung der Finanzkraft der Länder zur Folge, die keinesfalls hingenommen werden kann.

Unbeschadet dieser grundsätzlichen Ablehnung des Gesetzentwurfes in der vorliegenden Fassung geben einzelne seiner Bestimmungen zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Zu Art. I Z. 1 (§ 2):

Der im Abs. 3 umschriebene Begriff der "gemeinwirtschaftlichen Leistungen" gewinnt durch die beispielsweise Aufzählung von Gebieten, auf denen zu berücksichtigende

- 3 -

öffentliche Interessen bestehen können, nicht wesentlich an Schärfe. Durch den letzten Satz des Abs. 3 ist klar gestellt, daß die Vorhaltung des Schienenverkehrsweges zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen zählt. Nur soweit der Schienenverkehrsweg der Erbringung kaufmännischer Leistungen dient, soll nach Abs. 5 lediglich die Hälfte der Aufgaben bzw. des Aufwandes für dessen Vorhaltung zu den gemeinschaftlichen Leistungen gezählt werden. Daraus ergibt sich, daß unter den im Abs. 7 festgelegten Voraussetzungen den Ländern gegebenenfalls Beitragsleistungen zu den gesamten Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten einer Bahnstrecke auferlegt werden sollen.

Nach Abs. 6 kann die Bundesregierung die Erlassung einer im Abs. 4 vorgesehenen Verordnung, mit der den Österreichischen Bundesbahnen die Beibehaltung oder Erbringung einer regional abgegrenzten gemeinwirtschaftlichen Leistung aufgetragen werden soll, davon abhängig machen, daß der Landeshauptmann jenes Bundeslandes, in dessen Bereich diese Leistung erbracht werden soll, die Notwendigkeit dieser Leistung ausdrücklich feststellt. Nach den Erläuterungen (S. 6) soll mit dieser Bestimmung eine "Mitwirkung der Länder" vorgesehen werden. Daraus wird deutlich, daß durch die Vorschrift des Abs. 6 nicht eine behördliche Aufgabe begründet werden soll, die der Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung (Art. 102 Abs. 1 B-VG) - und damit funktionell als Bundesorgan - zu besorgen hat. Eine solche Deutung würde diese Bestimmung geradezu sinnlos machen, weil dann der Landeshauptmann an die Weisungen des zuständigen Bundesministers gebunden wäre (Art. 103 Abs. 1 B-VG). Die in Rede stehende Entwurfsbestimmung

- 4 -

kann mithin sinnvollerweise nur so verstanden werden, daß die gegenständliche Feststellung dem Land obliegen soll, das damit Gelegenheit erhalten soll, die von ihm wahrzunehmenden öffentlichen Interessen zur Geltung zu bringen. Unter diesen Umständen überschreitet aber der Bundesgesetzgeber die Grenzen seiner Kompetenz, wenn er die gegenständliche Befugnis nicht der Gebietskörperschaft Land, sondern einem bestimmten Organ des Landes einräumt. Die Festlegung, welches Organ des Landes zuständig ist, kann nämlich in verfassungsrechtlich einwandfreier Weise nur durch den Landesgesetzgeber getroffen werden, weil seit dem Inkrafttreten der Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1974 (Aufhebung des früheren Art. 12 Abs. 1 Z. 1 B-VG) der Landesgesetzgeber zur grundsätzlich uneingeschränkten Regelung der Organisation der Landesverwaltung zuständig ist (vgl. dazu etwa VfSlg. 8833/1980, 8834/1980).

Die Voraussetzungen, unter denen die Bundesregierung die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 4 von einer Beitragsleistung eines Bundeslandes abhängig machen kann, sind zwar etwas deutlicher umschrieben, als dies im früheren Entwurf der Fall war, gleichwohl aber ist der Bundesregierung ein sehr weitgehendes Ermessen eingeräumt. Bei Maßnahmen, die sich auf die Landesfinanzen erheblich auswirken können, kann dies nicht hingenommen werden. Dazu kommt, daß das Ausmaß der Beitragsleistung vollkommen unbestimmt ist. Der Entwurf läßt jegliche Kriterien dafür vermissen, und legt auch kein Höchstausmaß fest.

Die in den Entwurf neu aufgenommene Bestimmung (Abs. 7 letzter Satz), daß vor der Erlassung einer Verordnung nach Abs. 4 Verhandlungen mit dem Bundesland (hier wird zu Recht davon abgesehen, ein bestimmtes Landesorgan zu bezeichnen) zu führen sind, vermag die grundsätzlichen

- 5 -

Bedenken nicht zu beseitigen, zumal die Bundesregierung an das Ergebnis solcher Verhandlungen keineswegs gebunden ist.

Zu Art. I Z. 11 (§ 22):

Diese Bestimmung muß als für die Länder besonders nachteilig mit aller Entschiedenheit abgelehnt werden.

Überdies ist noch auf folgendes hinzuweisen:

Soweit - und diese Absicht geht aus den Erläuterungen (S. 7) hervor - diese Übergangsbestimmungen dazu bestimmt sind, die Einstellung von Nebenbahnen zu ermöglichen, stehen sie mit den geltenden Vorschriften des § 29 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 in Konkurrenz. § 29 Abs. 1 EG. 1957 bindet nämlich die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn an die Bewilligung der Eisenbahnbehörde.

Durch die vorliegende Fassung der Übergangsbestimmungen würde nun ein zweiter Weg zur Einstellung von Nebenbahnen geschaffen werden. Stehen nämlich im Sinne des § 2 Abs. 7 des Entwurfes Aufwand und Ertrag des weiteren Betriebes einer solchen Bahnlinie in einem auffallenden Mißverhältnis, so kann die Bundesregierung die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 4 von einer Beitragsleistung des betreffenden Bundeslandes abhängig machen. Weigert sich das Bundesland, einen Beitrag zu leisten und ordnet die Bundesregierung deshalb die weitere Erbringung der Leistung (Betrieb der Nebenbahn) nicht innerhalb eines Jahres ab der Vorlage des Vorschlages durch den Bundesminister für Verkehr an, so haben die Österreichischen Bundesbahnen die Erbringung der Leistung und damit den Betrieb der Bahn-

- 6 -

linie einzustellen, dies auch dann, wenn der Landeshauptmann im Sinne des Abs. 6 die Notwendigkeit der weiteren Erbringung dieser Leistung festgestellt haben sollte, und ohne Rücksicht auf das Vorliegen einer behördlichen Bewilligung der Betriebseinstellung nach § 29 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957. Darin liegt eine sachlich nicht zu rechtfertigende Bevorzugung der Österreichischen Bundesbahnen gegenüber den nicht bundeseigenen Privatbahnen, die zur Betriebseinstellung einer Bewilligung nach § 29 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 bedürfen.

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

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landesamtsdirektor

- 7 -

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen
gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien
an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien
an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausfertigungen
an alle National- und Bundesräte in Tirol

zur gefl. Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n
Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

G. Schumacher