



Verkehr

426/ME
An 25

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

- 1 -

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmoww
Telex 61 3221155 bmoww
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204
Zl. 212.033/5-II/1-1993

An das
Präsidium des
Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 W i e n

Sachbearbeiter: 9142
Tel.: (0222) 711 62 DW

Wien, am 20. Oktober 1993

An die
Österreichische
Präsidentschaftskanzlei

Hofburg
1014 W i e n

An das
Bundeskanzleramt

Ballhausplatz 1
1014 W i e n

An das
Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst

Ballhausplatz 1
1014 W i e n

An das
Bundesministerium für
auswärtige Angelegenheiten

Ballhausplatz 2
1014 W i e n

An das
Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten

Stubenring 1
1010 W i e n

Gesetzentwurf

Zl. 85-GE/1993

Datum 21.10.93

Verteilt 22. Okt. 1993 *Handwritten signature*

Dr. Klaus Grabner

- 3 -

An das
Bundesministerium für
Arbeit und Soziales

Stubenring 1
1010 W i e n

An das
Bundesministerium für
Unterricht und Kunst

Minoritenplatz 5
1014 W i e n

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Forschung

Minoritenplatz 5
1014 W i e n

An den
Rechnungshof

Dampfschiffstraße 2
1030 W i e n

An das
Amt der
Burgenländischen Landesregierung

Landhaus
7000 E i s e n s t a d t

An das
Amt der
Kärntner Landesregierung

Arnulfplatz 1
9020 K l a g e n f u r t

An das
Amt der Niederösterreichischen
Landesregierung

Herrengasse 9
1014 W i e n

- 4 -

An das
Amt der Oberösterreichischen
Landesregierung

Klosterstraße 7
4020 L i n z

An das
Amt der Salzburger
Landesregierung

Chiemseehof
5010 S a l z b u r g

An das
Amt der Steiermärkischen
Landesregierung

Hofgasse 15
8010 G r a z

An das
Amt der Tiroler
Landesregierung
Landhaus

Maria Theresien-Straße 43
6020 I n n s b r u c k

An das
Amt der Vorarlberger
Landesregierung

Landhaus
6900 B r e g e n z

An das
Amt der Wiener Landesregierung

Neues Rathaus
1010 W i e n

An die
Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der Niederösterreichischen
Landesregierung

Schenkenstraße 4
1010 W i e n

- 5 -

An die
Bundeskammer der
gewerblichen Wirtschaft

Wiedner Hauptstraße 63
1045 W i e n

An die
Bundeskammer der
gewerblichen Wirtschaft
Fachverband der Schienenbahnen

Wiedner Hauptstraße 63
1045 W i e n

An die
Generaldirektion der
Österreichischen Bundesbahnen

Elisabethstraße 9
1010 W i e n

An den
Österreichischen Arbeiterkammertag

Prinz Eugen-Straße 20-22
1040 W i e n

An die
Präsidentenkonferenz der
Landwirtschaftskammern Österreichs

Löwelstraße 1b
1010 W i e n

An den
Österreichischen Landarbeiterkammertag

Marco d'Avianogasse 1
1010 W i e n

An den
Österreichischen Städtebund

Neues Rathaus
1010 W i e n

- 2 -

An das
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie

Radetzkystraße 2
1030 W i e n

An das
Bundesministerium für
Gesundheit, Sport und
Konsumentenschutz

Radetzkystraße 2
1030 W i e n

An das
Bundesministerium
für Finanzen

Himmelpfortgasse 4-8
1010 W i e n

An das
Bundesministerium
für Inneres

Herrengasse 7
1014 W i e n

An das
Bundesministerium
für Justiz

Museumstraße 7
1016 W i e n

An das
Bundesministerium für
Landesverteidigung

Dampfschiffstraße 2
1030 W i e n

An das
Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft

Stubenring 1
1010 W i e n

- 6 -

An den
Österreichischen Gemeindebund

Johannesgasse 15
1010 W i e n

An den
Österreichischen Gewerkschaftsbund

Hohenstaufengasse 10-12
1010 W i e n

An die
Gewerkschaft der Eisenbahner
Privatbahnreferat

Margaretenstraße 166
1050 W i e n

An die
Vereinigung österreichischer
Industrieller

Schwarzenbergplatz 4
1030 W i e n

Betreff: Privatbahnunterstützungsgesetz 1988
Novellierungsentwurf,
Begutachtung

Das geltende Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 enthält, wie das bisherige Bundesbahngesetz aus 1969, für den Bereich gemeinwirtschaftlicher Tarifiermäßigungen eine Bestimmung, die die Festlegung der jeweiligen Tarifiermäßigungen im Wege einer Verordnung vorsieht, wobei eine Bedachtnahme auf die Regelung für die ÖBB verankert ist. Die bisher geltende Privatbahn-Tarifverordnung verweist in diesem Sinne ausdrücklich auf die nach dem Bundesbahngesetz erlassene Tarifverordnung.

Durch das neue Bundesbahngesetz 1992 erfolgte eine neue Regelung nach dem Bestellprinzip. Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Tarifiermäßigungen ist somit für 1994 nicht mehr im Wege der -

- 7 -

aufgehobenen - Tarifverordnung, sondern im Vertragsweg vorgesehen.

Schon aus dieser Rechtslage heraus ist also eine Neuregelung auch für den Bereich der Privatbahnunterstützung notwendig, um eine klare Rechtslage für die Vollziehung des Bundeshaushaltes 1994 bzw. der darin veranschlagten Mittel für gemeinwirtschaftliche Tarifiermäßigungen zu schaffen.

Darüberhinaus stellen sich aus dem im Bundesbahngesetz 1992 enthaltenen Neuregelungen für die Infrastruktur bzw. organisatorisch-rechnerische Trennung von Fahrweg und Betrieb der Eisenbahn weitere Fragen der Anpassungen im Privatbahnunterstützungsgesetz.

Dazu ist anzumerken, daß die dem Bundesbahngesetz 1992 zugrundeliegenden EWR/EG-Regelungen zum Unterschied vom Bereich der großen grenzüberschreitend tätigen Eisenbahnen der Staaten Ausnahmen bzw. Ausnahmemöglichkeiten für die innerstaatliche Durchführung im Bereich der Unternehmen des Stadt- bzw. des Regionalverkehrs enthalten. Wegen der Verknüpfung des Schienenverkehrs der ÖBB und der Privatbahnen, die schon bisher bei der Privatbahnunterstützung zu der erwähnten Analogie führte, erscheint es auch bei der vorliegenden Anpassung zweckmäßig, auf die neuen Regelungen für die ÖBB inhaltlich Bedacht zu nehmen, bei gleichzeitiger Berücksichtigung der unterschiedlichen Strukturen und zweifelsohne vorwiegend regionalen Komponenten.

Im vorliegenden Entwurf einer Anpassung des Privatbahnunterstützungsgesetzes wurde in diesem Sinne auch versucht, die beim Eisenbahnsymposium am 16. April 1993 vom Fachverband der Schienenbahnen einerseits und der Gewerkschaft der Eisenbahner andererseits an die Bundesregierung gerichteten Resolutionen zur Sicherstellung und zur Weiterentwicklung der Privatbahnunterstützung einzuarbeiten.

- 8 -

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr übermittelt in der Beilage den gegenständlichen Gesetzesentwurf mit dem Ersuchen, hiez u bis spätestens 15. November 1993 Stellung nehmen zu wollen.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ersucht die begutachtenden Stellen aus dem vorliegenden Anlaß auch, eine allfällige Äußerung zur Frage einer Ausnahme der städtischen Verkehrsunternehmen von den Regelungen der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (Bestellprinzip für gemeinwirtschaftliche Leistungen auf Basis vertraglich ausgehandelter Entgelte; Trennungsrechnung innerhalb der Unternehmen für diese Leistungsbereiche) abzugeben. Eine solche - zumindest befristete - Ausnahme bei Inkrafttreten des EWR erscheint im Hinblick auf die unterschiedlichen Verkehrsfunktionen und anderen Eigentümer-, Organisations- und Finanzierungsstrukturen naheliegend (auf das Beispiel der Regelung in Deutschland wird hier verwiesen).

Sollte bis zum 15. November 1993 keine do. Stellungnahme eingelangt sein, darf angenommen werden, daß sich zum gegenständlichen Gesetzesentwurf keine Bemerkungen ergeben.

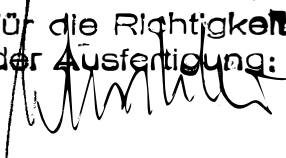
Es darf ersucht werden, 25 Kopien einer do. Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten.

Beilage

Für den Bundesminister:

Dr. BAUER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



12. Oktober 1993

E N T W U R F

Bundesgesetz vom 1993, mit dem das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 geändert wird
(Privatbahnunterstützungsgesetz - Novelle 1993).

Das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988, BGBl. Nr. 606, wird wie folgt geändert:

1. § 1 lautet:

"§ 1. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Ansatzbeträge für Ausgaben für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, zur Vergütung von Anschlußkosten, für die Erhaltung des Fahrweges sowie für Investitionsförderungen zu Gunsten von Haupt- und Nebenbahnen (§ 4 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60), die von einem nicht zur Gänze im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen betrieben werden - im folgenden Unternehmen genannt - sind nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes zu verwenden."

2. § 2 lautet:

"§ 2.

- (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im öffentlichen Interesse, aus Sicht der Verkehrspolitik, um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, bei den Unternehmen die Erbringung von Verkehrsleistungen zu betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigten Tarifen bestellen. Bei der Bestellung sind auch das Ausmaß der anzuwendenden Tarifiermäßigungen und die Abgeltung der daraus entstehenden

- 2 -

Einnahmenausfälle zu vereinbaren.

- (2) Für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festzulegen.
- (3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat in dem alljährlich dem Nationalrat gemäß § 3 Abs. 2 Bundesbahngesetz 1992 vorzulegenden Bericht auch über die von ihm bei den Unternehmen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen zu berichten."

3. § 3 lautet:

"§ 3.

- (1) Den Unternehmen ist das für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen im Bereich der Anschluß- und Übergangsbahnhöfe zu leistende Benützungsentgelt vom Bund insoweit zu erstatten, als dies im Interesse einer verkehrspolitisch wünschenswerten Koordinierung der Schienenverkehrsversorgung liegt.
- (2) Über das Vorliegen der im Absatz 1 festgelegten Voraussetzungen entscheidet auf Grund entsprechender Nachweise der Unternehmen über Antrag der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen."

4. § 4 lautet:

"§ 4.

- (1) Der Bund kann auf Ansuchen verkehrspolitische Grundsätze für den Fahrweg der Unternehmen vorgeben und Mittel für dessen Erhaltung gewähren, soweit dieser Fahrweg für die Aufrechterhaltung einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsbedienung im Rahmen des Schienenver-

- 3 -

kehrsnetzes notwendig ist. Die Höhe der vom Bund gewährten Mittel kann bis zur Hälfte standardisierter Erhaltungskosten des Fahrweges betragen, wobei die Gewährung der Bundesmittel davon abhängig ist, daß auch andere Gebietskörperschaften dem besonderen regionalen Interesse entsprechende Beiträge zu den Erhaltungskosten gewähren. Die standardisierten Erhaltungskosten pro Streckenkilometer sind je nach Art des Eisenbahnbetriebes (wie Normal- oder Schmalspur, elektrifiziert oder nicht) vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen.

- (2) Als Fahrweg gemäß Abs. 1 gelten Bahnkörper mit Ober- und Unterbau, Kunstbauten, Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen, schienengleiche Eisenbahnübergänge, Personenbahnsteige und Anlagen der elektrischen Zugförderung mit Fahrleitungen.
- (3) Die Unternehmen haben das Rechnungswesen so zu gestalten, daß der Fahrweg rechnerisch getrennt wird vom übrigen Rechnungswerk, wobei ein Transfer von Mitteln vom Bereich für den Fahrweg zu einem anderen Bereich unzulässig ist.
- (4) Der Bund kann weiters Mittel für Investitionen bereitstellen, indem der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Unternehmen auf Ansuchen Förderungen für Investitionen gewähren kann. Diese Investitionen müssen zur Sicherstellung einer modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrsbedienung erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen. Die Gewährung dieser Förderungen ist davon abhängig, daß andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb einer Haupt- oder Nebenbahn inter-

- 4 -

essiert sind, zusammen mindestens gleich hohe Beträge gewähren wie der Bund.

- (5) Die näheren Bestimmungen über die Gewährung der Förderungen hat der Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen. Die Gewährung der Unterstützungen des Bundes nach Abs. 1 und Abs. 4 ist außerdem davon abhängig, daß die Unternehmen mehrjährige Pläne für die Erhaltung und Erneuerung des Fahrweges sowie für die einzelnen Investitionsvorhaben samt Rationalisierungsmaßnahmen vorlegen, wobei glaubhaft zu machen ist, daß sie den vorstehend genannten Erfordernissen und Grundsätzen entsprechen; diese Pläne bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen."

5. § 7 lautet:

"§ 7.

- (1) § 4 Abs. 1 bis 3 dieses Bundesgesetzes tritt mit 1. Jänner 1995, die übrigen Bestimmungen treten mit 1. Jänner 1994 in Kraft. Es tritt mit 31. Dezember 2003 außer Kraft.
- (2) Auf den Zeitraum bis längstens 31. Dezember 1993 gerichtete Anträge auf Gewährung von Unterstützungen nach §§ 2, 3 und 5 des Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988, BGBl. Nr. 606, können bis 31. Dezember 1994 gestellt werden und sind nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 in der Fassung BGBl. Nr. 606/1988 zu behandeln.
- (3) Für die Dauer des Bestehens von Verlustabdeckungsverträgen mit Gebietskörperschaften bleiben deren Regelungen unberührt von der Erhaltungskostenregelung nach § 4 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes.

- 5 -

- (4) Die bestehenden Vereinbarungen über Förderungen für Investitionen nach § 4 des Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988, BGBl. Nr. 606, bleiben durch das Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes unberührt."

V o r b l a t t

Problem:

Das geltende Privatbahnunterstützungsgesetz und die Privatbahn-Tarifverordnung verweisen auf die Bundesbahn-Tarifverordnung, welche nach neuer Rechtslage gemäß Bundesbahngesetz 1992 per 31.12.1993 ausläuft.

Darüberhinaus stellen sich grundsätzliche Fragen der Anpassung an dieses neues Bundesbahngesetz.

Ziel:

Sowohl neue Rechtsbasis für gemeinwirtschaftliche Tarifiermäßigungen als auch grundsätzliche Anpassung an wesentliche Regelungen des Bundesbahngesetzes 1992.

Inhalt:

- Bestellprinzip für gemeinwirtschaftliche Tarifiermäßigungen mit mehrjährigem Bestellrahmen
- Neugestaltung der Anschlußkosten in Einbindung in die Regelung eines Benützungsentgeltes bei verknüpften Verkehrsangeboten
- Neuregelung für Erhaltungskostenbeiträge des Fahrweges
- Weiterlaufen von Investitionsprogrammen
- Förderungen für Erhaltung und Investitionen auf Basis mehrjähriger Investitions- und Rationalisierungspläne
- Trennung des Rechnungswesens in Fahrweg und Betrieb

Kosten:

Die Vollziehung der geänderten Fassung des Privatbahnunterstützungsgesetzes wird keinen ins Gewicht fallenden administrativen Mehraufwand bedeuten.

Was die Budgetierung der Unterstützung anlangt, ist für das Budget 1994 keine Änderung vorgesehen.

Die weitere Budgetierung wird von den vorgesehenen Neuverhandlungen für die gemeinwirtschaftlichen Tarifiermäßigungen einerseits und den Bereich der Erhaltungs- und Investitionsbeiträge

andererseits abhängen. Ziffernmäßig kann dem nicht vorgegriffen werden. Tendentiell ist zu erwarten, daß sich Einsparungen bei den Tarifiermäßigungen, insbesondere durch Neugestaltung für den Güterverkehrsbereich, ergeben, denen ein neuer Bedarf für Erhaltungsbeiträge gegenübersteht. Insgesamt wird jedoch anzustreben sein, daß die Größenordnung der im Bundesbudget zur Verfügung stehenden Mittel für die Privatbahnunterstützung in etwa gewahrt bleibt.

EG/EWR-Konformität:

Das neue Bundesbahngesetz 1992 stützt sich auf die EWR/EG-Regelungen, insbesondere die Richtlinie 91/440 (Trennung Infrastruktur - Betrieb, Benützungsentgelt für die Infrastruktur, staatliche Mittel für die Infrastruktur) und die Verordnung 1191/69 i.d.F. 1893/91 (Bestellprinzip für gemeinwirtschaftliche Leistungen, auf vertraglicher Basis, gegen vereinbartes Entgelt).

Ungeachtet der bestehenden Ausnahmen bzw. alternativer Regelungsmöglichkeit für Unternehmen im Regionalverkehr ist eine Anpassung an die wesentlichsten Grundsätze dieser EWR/EG-Regelungen auch im Privatbahnunterstützungsgesetz vorgesehen.

E r l ä u t e r u n g e n zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1

Berücksichtigung des Begriffes "gemeinwirtschaftliche Leistungen" und Ergänzung um "die Erhaltung des Fahrweges".

Präzisierung der erfaßten Unternehmen als nicht zur Gänze im Eigentum des Bundes stehend.

Zu § 2

Diese Bestimmung bezieht sich wie bisher auf gemeinwirtschaftliche Leistungen am Sektor Tarifiermäßigungen.

Die Neuformulierung bezweckt eine Abstimmung mit den in der zitierten EG-Verordnung ausgeführten Kriterien und mit dem Bestellprinzip, wie es bereits im Bundesbahngesetz gilt. Auch die neuen Absätze über den Bestellrahmen und den Bericht an den Nationalrat legen einen Gleichklang mit den Regelungen für die Bundesbahn fest.

Zu § 3

Die Neudefinition der Anschlußkosten ist sowohl aus Gründen der allgemein angesprochenen Abstimmung als auch mit Rücksicht auf die bisherige in der Praxis nicht optimale Abrechnung im nachhinein angezeigt.

Bei der Bemessung des Benützungsentgeltes nach dem Bundesbahngesetz soll auch der Faktor einer Verknüpfung der Verkehrsangebote in Anschlußbahnhöfen mit anderen Bahnen als Vergünstigung berücksichtigt werden. Bei Nachweis dieser im Sinne einer Verkehrskoordination liegenden Verknüpfung soll den Privatbahnen das dem Bund zustehende Benützungsentgelt insoweit erstattet werden.

Zu § 4

Im Bundesbahngesetz ist der Grundsatz verankert, daß der Bund die finanzielle Verantwortung für den Bereich Infrastruktur übernimmt, wobei dies bei besonderem regionalen Interesse davon abhängig gemacht werden kann, daß entsprechende Beiträge zu den Investitions- und Folgekosten geleistet werden. Gleichzeitig gibt der Bund die verkehrspolitischen Grundsätze für die Eisenbahninfrastruktur der ÖBB vor.

In Abstimmung damit wird für die Privatbahnen, deren Betrieb und Ausbau dem besonderen regionalen Interessensbereich dem Grunde nach zuzuordnen ist, eine Neuregelung im Abs. 1 für Erhaltungskostenbeiträge vorgeschlagen, welche die - bereits bisher bestehende - Regelung über Investitionsprogramme ergänzen soll.

Der Grundsatz der gemeinsamen regionalen Verantwortung soll sich auch in einer Mitfinanzierung von seiten der regionalen Gebietskörperschaften dokumentieren.

Damit eine solche Regelung verkehrspolitisch sinnvoll und finanzierbar ausgefüllt werden kann, sind folgende Rahmenbedingungen vorgesehen:

- die Unternehmen haben die verkehrspolitischen Grundsätze für das Schienennetz zu akzeptieren
- die Unternehmen haben mehrjährige Pläne für die Erhaltung, Erneuerung, Investitionen bzw. Rationalisierungen des Fahrweges vorzulegen
- für Erhaltungskostenbeiträge bedarf es der Festlegung standardisierter Kennzahlen, die nach Art des Eisenbahnbetriebes, aber nicht nach den faktischen Erhaltungskosten einzelner Unternehmen abgestuft sein können;
der Klarheit halber ist der Fahrwegbegriff ausdrücklich definiert
- die Unternehmen haben, um Quersubventionen zu Lasten des unterstützten Fahrwegbereiches zu vermeiden, eine Trennungsbuchführung zu führen
- über die Durchführung sowohl von Erhaltungs- als auch Investitionsunterstützungen sind Richtlinien des Verkehrs- und Finanzministers vorgesehen.

Zu § 7

Diese Bestimmung normiert ein stufenweises Inkrafttreten, wobei die Neuregelungen im § 4 - angesichts der bereits vorbereiteten Budgetierung für 1994 - frühestens für das Budget 1995 wirksam werden (vgl. Ausführungen im Vorblatt).

In bestehende Verträge und Vereinbarungen soll insofern nicht eingegriffen werden, als diese in ihrer Geltungsdauer unberührt bleiben. Die bestehenden Investitionsprogramme laufen größtenteils 1995 aus, sodaß bereits bei der Vorbereitung nachfolgender Regelungen jeweils ein abgestimmtes Programm für Erhaltung/Neuinvestitionen verhandelt werden kann.

Textgegenüberstellung

alte Fassung

§ 1 Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Ansatzbeträge für Ausgaben zur Abgeltung der Einnahmehausfälle aus der Gewährung von Sozial- und Subventionstarifen, zur Vergütung von Anschlußkosten sowie für Investitionsförderungen zugunsten von Haupt- und Nebenbahnen (§ 4 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60), die nicht vom Bund betrieben werden - im folgenden Unternehmen genannt - sind nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes zu verwenden

§ 2 (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen im öffentlichen Interesse, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrs-, der Wirtschaft-, Agrar- und Forstpolitik, der Finanz- und Wehrpolitik, der Raumordnungs- und Bevölkerungspolitik, der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik sowie der Umweltschutz-

neue Fassung

§ 1 Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Ansatzbeträge für Ausgaben für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, zur Vergütung von Anschlußkosten, für die Erhaltung des Fahrweges sowie für Investitionsförderungen zugunsten von Haupt- und Nebenbahnen (§ 4 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60), die von einem nicht zur Gänze im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen betrieben werden - im folgenden Unternehmen genannt - sind nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes zu verwenden

§ 2 (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im öffentlichen Interesse, aus Sicht der Verkehrspolitik, um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für be-

politik durch Verordnung auftragen, aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigte Tarifiermäßigungen im Schienenverkehr einzuräumen oder beizubehalten. Bei der Auftragserteilung ist darauf Bedacht zu nehmen, welche Tarifiermäßigungen und in welchem Ausmaß jeweils den Österreichischen Bundesbahnen als gemeinwirtschaftliche Leistung übertragen sind, wobei Unterschiede in der Betriebs- und Verkehrsstruktur zu den Österreichischen Bundesbahnen zu beachten sind

(2) Der auf Grund eines Auftrages nach Abs. 1 entstehende Einnahmefall ist den Unternehmen auf Antrag abzugelten. Die Höhe des Abgeltungsbetrages ist auf Grund der dem Antrag anzuschließenden Nachweise vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Bescheid zu bemessen.

(3) Die näheren Bestimmungen über die bei der Antragstellung und Abgeltung einzuhaltende Vorgangsweise hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen. Hierbei ist insbesondere zu bestimmen, bis zu welchem Zeitpunkt jeweils die Anträge und Nachweise vorzulegen sind, wie die Tarifiermäßigungen zu berechnen sind und welche Belege als Nachweise angesehen werden

stimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, bei den Unternehmen die Erbringung von Verkehrsleistungen zu betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigten Tarifen bestellen. Bei der Bestellung sind auch das Ausmaß der anzuwendenden Tarifiermäßigungen und die Abgeltung der daraus entstehenden Einnahmefälle zu vereinbaren

(2) Für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festzulegen

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat in dem alljährlich dem Nationalrat gemäß § 3 Abs. 2 Bundesbahngesetz 1992 vorzulegenden Bericht auch über die von ihm bei den Unternehmen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen zu berichten

§ 3 (1) Die im § 1 genannten Unternehmen haben für die Benützung der Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen und für die in den Anschluß- und Übergangsbahnhöfen von den Österreichischen Bundesbahnen erbrachten personellen und sachlichen Leistungen nur jene Kosten zu tragen, die entfallen würden, wenn die nicht vom Bunde betriebenen Haupt- und Nebenbahnen eingestellt werden müßten

(2) Bei Vorliegen der im § 5 Abs. 1 festgelegten Voraussetzungen hat der Bund die Kosten nach Abs. 1 zu tragen. Hierüber entscheidet auf Grund entsprechender Nachweise über Antrag der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Bescheid

§ 4 (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen auf Ansuchen Förderungen für Investitionen gewähren. Diese Investitionen müssen zur Erfüllung der eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen zur Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs sowie zur Sicherstellung

§ 3 (1) Den Unternehmen ist das für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen im Bereich der Anschluß- und Übergangsbahnhöfe zu leistende Benützungsentgelt vom Bund insoweit zu erstatten, als dies im Interesse einer verkehrspolitisch wünschenswerten Koordinierung der Schienenverkehrsversorgung liegt

(2) Über das Vorliegen der im Abs. 1 festgelegten Voraussetzungen entscheidet auf Grund entsprechender Nachweise der Unternehmen über Antrag der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen

§ 4 (1) Der Bund kann auf Ansuchen verkehrspolitische Grundsätze für den Fahrweg der Unternehmen vorgeben und Mittel für dessen Erhaltung gewähren, soweit dieser Fahrweg für die Aufrechterhaltung einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsbedienung im Rahmen des Schienenverkehrsnetzes notwendig ist. Die Höhe der vom Bund gewährten Mittel kann bis zur Hälfte standardisierter Erhaltungskosten des

eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen. Hiefür haben die Unternehmen mehrjährige Investitionspläne vorzulegen. In diesen sind die einzelnen Investitionsvorhaben darzustellen; hiebei ist glaubhaft zu machen, daß sie den vorstehend genannten Erfordernissen und Grundsätzen entsprechen

Fahrweges betragen, wobei die Gewährung der Bundesmittel davon abhängig ist, daß auch andere Gebietskörperschaften dem besonderen regionalen Interesse entsprechende Beiträge zu den Erhaltungskosten gewähren. Die standardisierten Erhaltungskosten pro Streckenkilometer sind je nach Art des Eisenbahnbetriebes (wie Normal- oder Schmalspur, elektrifiziert oder nicht) vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen.

(2) Als Fahrweg gemäß Abs. 1 gelten Bahnkörper mit Ober- und Unterbau, Kunstbauten, Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen, schienengleiche Eisenbahnübergänge, Personenbahnsteige und Anlagen der elektrischen Zugförderung mit Fahrleitungen

(3) Die Unternehmen haben das Rechnungswesen so zu gestalten, daß der Fahrweg rechnerisch getrennt wird vom übrigen Rechnungswerk, wobei ein Transfer von Mitteln vom Bereich für den Fahrweg zu einem anderen Bereich unzulässig ist.

(4) Der Bund kann weiters Mittel für Investitionen bereitstellen, indem der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit

(2) Die Gewährung dieser Förderungen kann davon abhängig gemacht werden, daß andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb einer Haupt- oder Nebenbahn interessiert sind, zusammen mindestens gleich hohe Beiträge gewähren wie der Bund

(3) Die näheren Bestimmungen über die Gewährung der Förderungen hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen

dem Bundesminister für Finanzen den Unternehmen auf Ansuchen Förderungen für Investitionen gewähren kann. Diese Investitionen müssen zur Sicherstellung einer modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrsbedienung erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen. Die Gewährung dieser Förderungen ist davon abhängig, daß andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb einer Haupt- oder Nebenbahn interessiert sind, zusammen mindestens gleich hohe Beträge gewähren wie der Bund

(5) Die näheren Bestimmungen über die Gewährung der Förderungen hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen. Die Gewährung der Unterstützungen des Bundes nach Abs. 1 und Abs. 4 ist außerdem davon abhängig, daß die Unternehmen mehrjährige Pläne für die Erhaltung und Erneuerung des Fahrweges sowie für die einzelnen Investitionsvorhaben samt Rationalisierungsmaßnahmen vorlegen, wobei glaubhaft zu machen ist, daß sie den vorstehend genannten Erfordernissen und Grundsätzen entsprechen; diese Pläne bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen

§ 7 (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. Es tritt mit 31. Dezember 1998 außer Kraft

(2) Anträge auf Gewährung von Unterstützungen nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1959, BGBl.Nr. 286/1958, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 564/1978, können bis 31. Dezember 1989 gestellt werden und sind nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1959 zu behandeln

§ 7 (1) § 4 Abs. 1 bis 3 dieses Bundesgesetzes tritt mit 1. Jänner 1995, die übrigen Bestimmungen treten mit 1. Jänner 1994 in Kraft. Es tritt mit 31. Dezember 2003 außer Kraft

(2) Auf den Zeitraum bis längstens 31. Dezember 1993 gerichtete Anträge auf Gewährung von Unterstützungen nach §§ 2, 3 und 5 des Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988, BGBl.Nr. 606, können bis 31. Dezember 1994 gestellt werden und sind nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 in der Fassung BGBl. Nr. 606/1988 zu behandeln

(3) Für die Dauer des Bestehens von Verlustabdeckungsverträgen mit Gebietskörperschaften bleiben deren Regelungen unberührt von der Erhaltungskostenregelung nach § 4 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes

(4) Die bestehenden Vereinbarungen über Förderungen für Investitionen nach § 4 des Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988, BGBl.Nr. 606, bleiben durch das Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes unberührt

(3) Die bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bereits eingeräumten, aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigten Tarifiermäßigungen im Schienenverkehr gelten vorerst bis 30. Juni 1989 als aufgetragen im Sinne des § 2 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes