

Österreichische Bundesbahnen

Generaldirektion



An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

4/SN - 21/ME

Betrifft GESETZENTWURF
Zl. 21 GE/19 91

Datum: 6. MAI 1991

Verteilt 06. Mai 1991 *8a*

5800/

Durchwahl

Datum

Ihr Zeichen

Ihre Nachr. v.

Unser Zeichen

Sachbearbeiter

Tel. (0222) 5650

5.4.1991

2.9-80-25-9-1991 Dr. Reichelt 35141 30.4.1991

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem
die Vollzugszuständigkeiten des Bundes-
ministeriums für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr geändert werden

Gemäß Note des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr, Pr.Zl. 5730/3-4/91, werden in der Beilage
25 Exemplare der Stellungnahme der Österreichischen Bundes-
bahnen in Kopie übermittelt.

Beilage

Für die Österreichischen Bundesbahnen

(Dr. Marek)

Österreichische Bundesbahnen

Generaldirektion



Abschrift

An das
 Bundesministerium für
 Öffentliche Wirtschaft
 und Verkehr

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Ihre Nachr. v.	Unser Zeichen	Sachbearbeiter	Tel. (0222) 5669	5800/	Datum
				Durchwahl!		
2.9-80-25-8-1991 Dr.Reichelt 35141						30.4.1991

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem die
 Vollzugszuständigkeiten des Bundesministeriums
 für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geändert werden

Bezug: Pr.Zl. 5730/3-4/91 vom 18.3.1991

Die Österreichischen Bundesbahnen geben zum o.a. Gesetzesentwurf
 nachstehende Stellungnahme ab:

Artikel I

Eisenbahngesetz

zu § 16/3

Hier sollte der Text erweitert werden

"..... für eine bestimmte Dauer, mindestens jedoch für 1 Jahr, zu erteilen und erlischt sodann"

zu § 17/3

Auch § 26/4 nimmt im wirtschaftlichen Sinne auf die Interessen des Bundes Rücksicht und würde der Entfall des § 17/3 diesen Intentionen entgegenlaufen, indem sich die Eisenbahnbehörde selbst die Möglichkeit eines Konzessionsvorbehaltes nimmt.

- 2 -

Darüber hinaus dürfte mit dem Entfall dieser Bestimmung keine nennenswerte Einsparung im Sinne der Intentionen des Kompetenzänderungsgesetzes erzielbar sein.

zu § 29/3

Hier ist zu befürchten, daß die vorgesehene Kompetenzverschiebung vom BM zum LH eine verstärkte Einflußnahme des Landes bzw. der Gemeinden nach sich ziehen würde, wodurch erhebliche Mehrkosten für das Eisenbahnunternehmen entstehen würden (Naturschutz-, Raumplanungsinteressen!).

zu § 29/4

Hier erschiene die Beibehaltung der bisherigen Kompetenzregelung vorteilhafter, da ansonsten lokalpolitische Interessen zu sehr in die Entscheidung einfließen würden.

zu § 38/4

Der § 38/4 alt sollte in seiner Formulierung bestehen bleiben und um den 2. Satz ergänzt werden.

Nicht unbemerkt soll jedoch werden, daß damit dem Eisenbahnunternehmen ein nicht unbeträchtlicher Mehraufwand durch Einbindung weiterer Dienststellen entsteht. Darüber hinaus wird festgehalten, daß die Einigung des Eisenbahnunternehmens mit dem Anrainer bedingt, daß unter öffentlichen Verkehrsinteressen die Interessen des Eisenbahnunternehmens verstanden sind, da eine darüber hinausgehende Beurteilung öffentlicher Verkehrsinteressen durch die Eisenbahnunternehmen in Anbetracht der Vielfalt des öffentlichen Verkehrs zweifellos nicht möglich ist.

zu § 39

Da aufgrund jahrlanger Erfahrung bei Verfahren nach bundesgesetzlichen Vorschriften (z.B. Gewerberecht, Wasserrrecht) damit zu rechnen ist, daß bei den üblicherweise kurz ausgeschriebenen Verhandlungen nicht ausreichend Zeit zur Überprüfung der eisenbahnspezifischen Problemstellungen verbleibt. Es besteht also die Gefahr, daß die erforderlichen sicherheitstechnischen

Einwendungen nicht im notwendigen Ausmaß vorgebracht werden können.

Deshalb genügt es ho. Meinung nach nicht, dem Eisenbahnunternehmen Parteistellung einzuräumen.

Es sollte hier vielmehr sichergestellt werden, daß parallel zur Einreichung nach der anderen bundesgesetzlichen Vorschrift das Eisenbahnunternehmen entsprechenden Projektunterlagen erhält und zu diesen innerhalb einer angemessenen Frist - die eine Befassung aller beteiligten Fachstellen ermöglicht - die Möglichkeit einer Stellungnahme eingeräumt wird, der Rechnung zu tragen ist.

zu § 40

Der Änderung des § 40/1 durch Einschränkung auf den regelmäßigen Dampflok einsatz kann nur dann zugestimmt, wenn zumindest in den Erläuterungen festgeschrieben wird, daß durch die Einschränkung im § 40/1 Einwendungen im Rahmen der Sicherheitstechnischen Einwendungen nach § 38 und § 39 EisbG zündsichere Auflagen betreffend - auch über den regelmäßigen Dampflok einsatz hinaus - unbenommen sind.

zu § 54/1

Hier stellt sich die Frage, ob die Bezirksverwaltungsbehörde allein den Kompetenzbereich abdeckt oder ob es nicht vielmehr "BVB/Bundespolizeibehörde", "Bundesgarde/Bundespolizei" heißen sollte.

zu § 57/8

Ho. Dafürhaltens beinhaltet die Formulierung "mitbefassen" noch nicht die tatsächliche Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen.

Die Formulierung des § 57/8 sollte daher in etwa lauten:

- (8) Bei allen Maßnahmen der Länder und Gemeinden, soweit sie die Raumordnung betreffen, ist beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Zustimmung zu erwirken,

**soweit dies erforderlich ist, um die sich aus dem Eisenbahn-
gesetz ergebenden Interessen des Bundes wahren zu können.**

Artikel II

Eisenbahnbeförderungsgesetz

Die Anzeigepflicht ist ein Teil des gesamten Systems des EBG über die Festsetzung und Veröffentlichung sowie die Anwendung der Tarife. Die Anzeige gibt der Aufsichtsbehörde die Möglichkeit, jederzeit die ordnungsgemäße Handlungsweise der Eisenbahn zu prüfen (und gegebenenfalls Maßnahmen nach § 22 Abs. 3. Eisenbahngesetz zu ergreifen), stellt dem Kunden gegenüber sicher, daß die Eisenbahn einzelne Kunden nicht entgegen dem Gebot der Tarifgleichheit unrechtmäßig behandelt, und ist nicht zuletzt auch für die Eisenbahn selbst eine Kontrolle, daß sie gesetzeskonform gehandelt hat. Die bloße Aufbewahrung der Unterlagen würde diesen Zweck nicht erfüllen. § 6 Abs. 3 EBG sollte daher nicht geändert werden.

Artikel V

Gefahrengutgesetz-Straße

Hier erhebt sich die Frage, ob durch die Kompetenzänderung der Entfall des Verweises auch auf die verfahrensrechtlichen Normen (z.B. § 6: Entfall des 2. Satzes "§ 5 gilt sinngemäß") die sinngemäße Anwendung der verfahrensrechtlichen Normen zulässig ist.

Wesentlich erscheint den ÖBB bei dieser Gelegenheit die schon seit langem angestrebte Novellierung des § 50 im Zusammenhang mit § 18 Abs. 5 des Eisenbahngesetzes zu realisieren. Seitens der ÖBB wird nämlich durch eine solche Novellierung eine dem § 41 des Deutschen Bahngesetzes analoge Regelung angestrebt, derzufolge der Betrieb von Speisewagen als Bahnnebenbetrieb bzw.

Hilfseinrichtung angesehen wird und für diesen Betrieb keine Konzessionspflicht besteht.

Außerdem wird von den ÖBB die Intention verfolgt, bei Betriebeinstellungen einen Autobusersatzverkehr einrichten zu können, ohne daß eine Konzession verlangt werden müßte. Dringend erforderlich wäre eine dahingehende Novellierung des § 18 (6) EG, daß auch im Falle einer dauernden Einstellung des Schienenverkehrs ein Schienenersatzverkehr ohne eigene Konzession zulässig ist.

Für die Österreichischen Bundesbahnen



(Dr. Marek)