

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien
ÖSTERREICH

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005
in Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb
der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

Beilagen

LAD1-VD-18853/007-2005

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bezug
GZ BMVIT-210.501/0016-
II/SCH1/2005

Bearbeiter
Dr. Gundacker

(0 27 42) 9005

Durchwahl
14171

Datum
17. Jänner 2006

Betrifft

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom 17. Jänner 2006 beschlossen, zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden, wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Grundsätzlich

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben sollen eine Reihe von Richtlinien umgesetzt werden.

Weiters sind Maßnahmen zur Beschleunigung der eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren vorgesehen.

Der Entwurf enthält somit Regelungsbereiche, die der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften unterliegen, sowie Bereiche, für die die Vereinbarung nicht gilt, weil es sich um rechtsetzende Maßnahmen handelt, die eine Gebietskörperschaft auf Grund zwingender Maßnahmen des Gemeinschaftsrechts zu setzen verpflichtet ist.

Im allgemeinen Teil der Erläuterungen wird zu den finanziellen Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesvorhabens ausgeführt, dass die Sicherheitsrichtlinie zu einer Erhöhung des Personalaufwandes der Eisenbahnbehörden führen wird, wobei dies den Landeshauptmann nur geringfügig trifft. Den Aufwand erhöhenden Faktoren werden Einsparungen beim Verwaltungsaufwand durch die Reform der Genehmigungsverfahren gegenüberstehen. Abschließend wird festgestellt, dass, soweit derzeit abschätzbar, für die Landeshauptmänner und Bezirksverwaltungsbehörden nach vollem Wirksamwerden der verfahrensreformatischen Maßnahmen Einsparungen verbleiben werden.

Dazu ist festzustellen, dass selbst für die Bereiche des Vorhabens, für die die Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften nicht gilt, die einschlägigen Bestimmungen des Bundeshaushaltsgesetzes (BHG) verbindlich und damit zu beachten sind.

Gemäß § 14 Abs. 1 BHG ist jedem Entwurf für ein Bundesgesetz, eine Verordnung, eine über- oder zwischenstaatliche Vereinbarung und eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG von dem Bundesminister, in dessen Wirkungsbereich der Entwurf ausgearbeitet wurde, eine den Richtlinien gemäß Abs. 5 entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen anzuschließen. Ergeben sich aus einer solchen Maßnahme für eine am Finanzausgleich beteiligte andere Gebietskörperschaft Ausfälle an Steuern, an deren Ertrag sie beteiligt ist, Mehrausgaben oder Minderausgaben, höhere oder geringere Kosten, Mehreinnahmen oder Mehrerlöse, sind auch diese finanziellen Auswirkungen in der Stellungnahme darzustellen (§ 14 Abs. 3 BHG).

Die dem Entwurf angeschlossene Darstellung der finanziellen Auswirkungen entspricht nicht dem vom Bundeshaushaltsgesetz vorgegebenen Standard. Den lediglich allgemein gehaltenen Ausführungen liegen offensichtlich keine empirischen Daten zugrunde, die Grundlage für die weitere Kostenermittlung sein können.

Eine abschließende Beurteilung des Entwurfes durch die NÖ Landesregierung ist daher erst bei Vorlage einer den dargestellten Rechtsvorschriften entsprechenden Kostendarstellung durch den zuständigen Bundesminister möglich.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

1. Zu Art. 1 Z. 3 und 4:

Es fehlen Begriffsbestimmungen zu den nicht vernetzten Nebenbahnen (Inselbetrieben). Nach den vorhandenen Definitionen sind Inselbetriebe keine integrierten Eisenbahnunternehmen.

Es bleibt unklar, welchen Status diese Unternehmen haben. Eine Klarstellung wäre erforderlich.

2. Zu Art. 1 Z. 5:

Der Begriff „Eisenbahnverkehrsleistung“ sollte beibehalten werden, zumal er an anderer Stelle des Gesetzes weiterverwendet wird.

3. Zu Art. 1 Z. 10:

Die nach den Erläuterungen angenommene Zuständigkeit des Landeshauptmannes für Sicherheitsgenehmigungen sollte auch im Gesetzestext klargestellt werden.

Weiters bleibt die Frage offen, wer für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Nebenbahnen zuständig ist. Eine Präzisierung wäre erforderlich.

Die örtliche Zuständigkeit für Angelegenheiten gemäß § 12 Abs. 1 Z. 1 richtet sich wohl nach § 3 Z 1 AVG, also nach der Lage des Gutes. Z. 2 erachtet für die örtliche Zuständigkeit den Sitz (Wohnsitz) des Antragstellers als ausschlaggebend. Während diese Regelung etwa für Schienenfahrzeuge, die auf Nebenbahnen zum Einsatz kommen, durchaus als sinnvoll erachtet wird, erscheint gerade bei den nicht-öffentlichen Eisenbahnen ein Auseinanderklaffen der Zuständigkeiten nicht als sinnvoll.

Die beabsichtigten Regelungen sollten daher überdacht werden.

In § 12 Abs. 2 Z. 3 sollte es richtigerweise „eisenbahnrechtliche“ heißen. Weiters sollte in der zweiten Zeile des § 12 Abs. 3 Z. 3 das Wort „dem“ durch das Wort „den“ ersetzt werden. In § 12 Abs. 2 Z. 4 fünfte Zeile sollte es richtigerweise „den Verkehr“ heißen.

Weiters sollte hier in Entsprechung zu § 12 Abs. 2 Z. 1 entweder der Begriff „Verkehr“ oder die Wortfolge „Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen“ verwendet werden.

4. Zu Art. 1 Z. 14:

In § 14a wird auf das Verfahren bei beabsichtigter Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht eingegangen, sondern im Wesentlichen nur auf den Neubau einer Eisenbahn abgestellt. Eine Ergänzung wäre erforderlich.

In § 14b wird auf die Konzession zur Erbringung von Verkehrsleistungen nicht eingegangen, sondern nur auf neu zu bauende Eisenbahnen. Eine Ergänzung wäre erforderlich.

Es wird vorgeschlagen beim Erwerb einer Eisenbahn (§ 14c) dem Erwerber eine neue Konzession zu verleihen. Weiters sollte die Wortfolge „Erwerb einer Eisenbahn“ näher konkretisiert werden.

Die §§ 17a und 17b sehen eine (teilweise) Neuregelung des Verfahrens zur Erteilung der Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen vor. Aufgrund wiederholter Vollzugsprobleme wäre hier eine Regelung angezeigt, die sich mit der Frage des Bestandes der Genehmigung etwa im Fall der Veräußerung oder Verpachtung eines Anschlussbahnunternehmens beschäftigt.

Es sollte weiters nicht davon ausgegangen werden, dass nicht-öffentliche Eisenbahnen (Anschlussbahnen) grundsätzlich einen gemeinwirtschaftlichen Zweck verfolgen (§ 17a Abs. 2 und 3). Die Genehmigung vom Vorliegen der Gemeinnützigkeit abhängig zu machen erscheint sachlich nicht gerechtfertigt. Es ist weiters unklar, weshalb nur auf Antrag ein verantwortlicher Betriebsleiter zu bestellen ist. Dies ließe den Schluss zu, dass mangels Antrages kein Betriebsleiter bestellt werden muss.

Eine Klarstellung wäre erforderlich.

Weiters erscheint die Formulierung „die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht“ im § 17b Abs.3 als zu unbestimmt. Eine Präzisierung wäre erforderlich.

In § 23 ist unklar, ob hier nur die vernetzten Nebenbahnen gemeint sind. Eine Klärstellung wäre erforderlich.

In § 27 wäre zu präzisieren, ob die Behörde von Amts wegen oder nur auf Antrag die vorgesehenen Erleichterungen zu gewähren hat.

In § 29 sollte klargestellt werden, dass die Beseitigung der Eisenbahnanlagen auf Kosten des gemäß § 28 antragsstellenden Unternehmens zu erfolgen hat.

Gemäß § 31a soll die bislang im Eisenbahngesetz enthaltene Vorbegutachtung durch ein vom Antragsteller beizubringendes Gutachten ersetzt werden. Diese Regelung wird in mehrfacher Hinsicht als problematisch erachtet:

- Es bleibt der Eisenbahnbehörde wohl auch in Hinkunft nicht erspart, sich vorweg mit der inhaltlichen Richtigkeit der Gutachten – in der Regel unter Heranziehung entsprechender Sachverständiger – auseinanderzusetzen, da es etwa der Behörde gemäß § 31b obliegt zu bestimmen, welche Unterlagen aus technischen oder verfahrensrechtlichen Gründen vorzulegen sind.
- Die vom Antragsteller zu bestellenden Sachverständigen haben im Rahmen ihres Auftrages lediglich die Aufgabe, ein Gutachten abzugeben, nicht jedoch auch die Verpflichtung, dies etwa im Rahmen der mündlichen Verhandlung zu erläutern.
- Der Umstand, dass als Stichtag der Beurteilung, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht, nunmehr der Zeitpunkt der Antragstellung festgelegt wird, steht nach Ansicht der NÖ Landesregierung in Widerspruch zur Tatsache, dass es sich beim Eisenbahnwesen um ein überaus dynamisches Gebiet handelt und Entscheidungen, die auf einem bereits überholten Stand der Technik beruhen, jedenfalls nicht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Schiene beitragen. Dies umso mehr als der Eisenbahnbehörde ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt wird, die Bauausführungsfrist zu verlängern. Auch vermögen die in den Erläuterungen angeführten dafür sprechenden Gründe argumentativ nicht zu überzeugen.

Die beabsichtigten Regelungen sollten daher überdacht werden.

In § 32 zweite Zeile sollte es richtig „unbestimmten“ heißen. In Zeile drei der genannten Bestimmung wäre das Wort „Österreichs“ durch das Wort „Österreich“ zu ersetzen.

In § 34b ist unklar, ob die vorgesehene Prüfungsbescheinigung dem Bewilligungsantrag anzuschließen ist. Eine Präzisierung wäre erforderlich.

In § 35 Abs. 1 Z. 2 sollte richtigerweise auf § 90 a verwiesen werden.

In § 37b Abs.1 Z. 1 wäre das letzte Wort („und“) zu streichen.

In 37c Abs.1 Z. 2 lit.b sollte es in der zweiten Zeile richtig „keinen“ heißen.

In § 39b Abs. 1 Z. 4 sollte zweimal das Wort „dem“ durch das Wort „den“ ersetzt werden.

Im Verzeichnis gemäß § 40 sollten auch ehemalige Eisenbahnbedienstete geführt werden, sofern sie die vorgesehenen Voraussetzungen erfüllen.

In § 40 Abs. 4 sollte es richtig „Fachgebieten“ heißen.

In § 46 Zeile 2 wäre das Wort „dem“ durch das Wort „den“ zu ersetzen.

5. Zu Art. 1 Z. 38:

In § 90a sollte das Wort „eine“ entfallen.

6. Zu Art. 1 Z. 40 und Z. 51:

Die Überschriften von § 95 und § 114 sind ident. Sollte dies ein Fehler sein, so wäre das auch im neuen § 135 Abs. 7 zu berücksichtigen.

7. Zu Art. 1 Z. 63:

In § 123a vierte Zeile sollte das vorletzte Wort richtigerweise „sonstigen“ lauten.

8. Zu Art. 1 Z. 65 bis 67:

Es wird vorgeschlagen, in den Verwaltungsstrafbestimmungen der §§ 124 und 125 den unterschiedlich hohen Rahmen für die Geldstrafen entsprechende ebenfalls unterschiedlich hohe Rahmen für die in jedem Verwaltungsstrafverfahren im Fall einer Bestrafung festzusetzende Ersatzfreiheitsstrafe vorzusehen.

9. Zu den Übergangsbestimmungen ist zu bemerken, dass rückwirkende Übergangsbestimmungen, sofern sie in Verbindung mit einem verwaltungsrechtlich strafbaren Tatbestand stehen können, überaus problematisch sind, da sie dem Rückwirkungsverbot des § 1 Verwaltungsstrafgesetz 1991 widersprechen.
10. Der Entwurf enthält etliche Verordnungsermächtigungen. Es wird angeregt, alle erforderlichen Verordnungen in einer einzigen Durchführungsverordnung zusammenzufassen.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

Ergeht an:

1. An das Präsidium des Nationalrates ,
2. An das Präsidium des Bundesrates
3. An alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
4. An alle Ämter der Landesregierungen (zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
5. An die Verbindungsstelle der Bundesländer, Schenkenstraße 4, 1014 Wien
6. An das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Ballhausplatz 2, 1014 Wien
7. Landtagsdirektion

NÖ Landesregierung

Dr. P R Ö L L

Landeshauptmann