



Holding

1100 Wien, Clemens-Holzmeister-Straße 6

**An das
Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt u. Wasserwirtschaft**

**Stubenbastei 5
1010 Wien**

ÖBB-Holding AG

Dr. Katharina Günther
Leiterin Konzernrecht
und Vorstandssekretariat

Tel. +43/1/93000/44090
Fax +43/1/93000/44091
E-Mail: katharina.guenther@oebb.at

**per E-Mail: abteilung.62@lebensministerium.at
cc: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at**

Wien, am 17.11.2010

**BMLFUW-UW.2.2.2/0019-VI/2/2010
Begutachtung Bundesgesetz, mit dem das Altlastensanierungsgesetz geändert
wird (ALSAG-Novelle 2010)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der im Betreff näher bezeichneten Angelegenheit ergeht folgende Stellungnahme des ÖBB-Konzerns:

zu Art. I § 6 Abs. 1 und Art. I § 6 Abs. 4:

Die intendierte Anhebung des ALSAG-Beitrages bei den einzelnen Deponieklassen entspricht zwar der in den Erläuterungen dargestellten Inflationsanpassung der ALSAG-Beiträge, trägt aber dennoch wegen der im ÖBB-Konzern anfallenden Mengen zu einer erheblichen Erhöhung der Projektkosten bei. Allein die Anhebung des ALSAG-Beitrages für Baurestmassen bzw. der Lagerung auf Baurestmassendeponien um 15%(!) hat mengenbedingt deutliche Auswirkungen und erhöht die Kosten der Großprojekte des ÖBB-Konzerns um mindestens 5 Mio. EUR. Diese Auswirkungen auf den Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG und damit direkt auf das Budget müssen in den Erläuterungen angeführt werden.

Die Erhöhung der Beiträge auf Reststoff- und Massenabfalldeponien ist - in Anbetracht der höheren Deponiepreise bei diesen Deponien - eine Preissteigerung von 4 - 8% und wirkt sich insbesondere bei der Ablagerung von kontaminierten Böden oder behandelten Baumischabfällen aus. Auch in diesem Bereich ist mit Mehrkosten für den ÖBB-Konzern in der Höhe von 3 - 4 Mio. EUR zu rechnen.

Bei Umsetzung der vorliegenden Novelle können durch die damit verbundene Beitragserhöhung die Vorgaben des BMF zum Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG

Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, FN 247642f, Handelsgericht Wien, DVR 2111136,
UID ATU58031338

./2

/2

(„Effizienzsteigerungsprogramm“; Senkung der Entsorgungskosten um 7%) nicht eingehalten werden.

Weiters weisen wir darauf hin, dass eine Wertanpassung mit 01.01.2006 umgesetzt wurde (und nicht wie im Entwurf angegeben mit 2003). Damit ist die ausgewiesene Inflationsrate von 14,5% seit der letzten Beitragsanpassung rechnerisch nicht nachvollziehbar.

zu Art. I § 6 Abs. 4a:

Infolge der im ÖBB-Konzern anfallenden Hausmüllmengen bewirkt die Erhöhung des ALSAG-Beitrages von 7 auf 8 EUR/t eine erhebliche Anhebung der laufenden Betriebskosten im ÖBB-Konzern.

zu Art. I § 9 Abs. 4 (neu):

Zu hinterfragen ist, ob die vorgesehene Anmeldung der Altlastensanierungsbeiträge auf elektronischem Wege mit dem elektronischen Datenmanagement des BMLFUW (EDM) bis 01.01.2011 tatsächlich faktisch implementiert und praktisch genutzt werden kann.

zu Art. I § 11 Abs. 3 (neu) und Art. I § 12 Abs. 1:

Die geplante teilweise Aufhebung der Zweckbindung der ALSAG-Beiträge muss strikt abgelehnt werden. Eine zweckwidrige Verwendung der für die Altlastensanierung und unter diesem Titel eingehobenen Beiträge widerspricht in eklatanter Weise dem eigentlichen Zweck des Altlastensanierungsgesetzes.

Allgemein betrachtet, stellt dies insgesamt eine weitere Verschlechterung der Wettbewerbssituation für Österreichs Unternehmungen dar. Die auf eine eher budgetorientierte Motivation hindeutende Aufhebung der Zweckwidmung und Kürzung der Mittel zur Sicherung bzw. Sanierung von Altlasten bedeutet zwangsläufig die Gefahr einer finanziellen Unterdotierung des Altlastensanierungsfonds, was wiederum zu einer weiteren Erhöhung der ALSAG-Beiträge in der Zukunft führen wird, wodurch entsprechend weniger gefährliche Altlasten saniert werden können und somit die Gefahr der Verunreinigung von Grundwasser, Boden und Luft in einem größeren Ausmaß gegeben bleibt. Die Maßnahmen erscheinen unter diesem Blickwinkel wenig nachhaltig.

Für den ÖBB-Konzern ist die geplante teilweise Aufhebung der Zweckbindung der ALSAG-Beiträge insbesondere vor dem Hintergrund von entscheidender Bedeutung, als die ALSAG-Beiträge unseres Konzerns teilweise mit Bundeshaftung bzw. indirekt aus öffentlichen Mitteln geleistet werden müssen. Damit ergibt sich eine unkontrollierte und schwer nachvollziehbare Verwendung von Budgetmitteln für Zwecke, die mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik und dem damit verbundenen Umweltinteresse nicht mehr in Einklang gebracht werden kann.



Holding

Die Erhöhung der ALSAG-Beiträge hat so zur direkten, zwingenden Folge, dass im Bereich der Errichtung, Erhaltung und des Betriebs der Schieneninfrastruktur die budgetären Vorgaben zur Realisierung von Effizienzsteigerungspotentialen konterkariert und damit ausgehebelt und die angestrebten Einsparungsziele aufgrund der gleichzeitigen Abgabenerhöhungen zunichte gemacht werden.

Nach unserer Ansicht ist der vorliegende Gesetzesentwurf erneut ein Beleg für das Erfordernis einer Totalreform des ALSAG, die Verursacher- und Vermeidungsprinzipien genau so Rechnung trägt wie den Vorgaben einer nachhaltigen Budgetierung. Die stetige Fortschreibung der ALSAG-Beitragssätze unter alleiniger Orientierung an der Dotierung des ALSAG-Fonds oder die nun neu angestrebte Nutzung dieses Fonds als Topf für sachfremde Konsolidierungsziele ist in jedem Fall entschieden abzulehnen.

Es wird höflich um Berücksichtigung dieser Stellungnahme ersucht.

Mit freundlichen Grüßen
Für die ÖBB-Holding AG

Dr. Katharina Günther e.h.