

## 655 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Ausgedruckt am 6. 7. 1988

# Regierungsvorlage

### **Bundesgesetz vom xxxxxxxxxxxx über die Unterstützung von Haupt- oder Nebenbahnen, die nicht vom Bund betrieben werden (Privatbahnunterstützungsgesetz 1988)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 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 Wirtschafts-, Agrar- und Forstpolitik, der Finanz- und Wehrpolitik, der Raumordnungs- und Bevölkerungspolitik, der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik sowie der Umweltschutzpolitik durch Verordnung auftragen, aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigte Tarifiermächtigungen im Schienenverkehr einzuräumen oder beizubehalten. Bei der Auftragserteilung ist darauf Bedacht zu nehmen, welche Tarifiermächtigungen 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 Einnahmehausfall 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. Hiebei ist insbesondere zu bestimmen, bis zu welchem Zeitpunkt jeweils die Anträge und Nachweise vorzulegen sind, wie die Tarifiermächtigungen zu berechnen sind und welche Belege als Nachweise angesehen werden.

§ 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 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 glaub-

haft zu machen, daß sie den vorstehend genannten Erfordernissen und Grundsätzen entsprechen.

(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 Beträge 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.

§ 5. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat auf die Einhebung der Körperschaftsteuer, der Gewerbesteuer, der Vermögenssteuer, des Erbschaftsteueräquivalents und der auf diese Abgaben entfallenden Nebengebühren durch Bescheid zu verzichten, wenn die im § 1 genannten Unternehmen jeweils einen so hohen Betriebsabgang aufweisen, daß die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) bewilligt werden könnte und wenn durch den Verzicht allein oder in Verbindung mit anderen Maßnahmen die Betriebs-einstellung vermieden werden kann.

(2) Dieser Verzicht kann auch dann erfolgen, wenn zwar kein Betriebsabgang vorliegt, die Einnahmen jedoch nicht zur Deckung der den Unternehmen eisenbahnrechtlich obliegenden Verpflichtungen zur Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs ausreichen. Ob und welche Verpflichtungen dieser Art bestehen, hat im Zweifel der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach Maßgabe des öffent-

lichen Verkehrsinteresses durch Bescheid zu entscheiden.

(3) Die Anwendung der Bestimmungen des Abs. 2 ist davon abhängig zu machen, daß die dadurch ersparten Beträge für bestimmte der im Abs. 2 genannten Verpflichtungen verwendet werden.

§ 6. Die durch dieses Bundesgesetz und das Eisenbahngesetz 1957 veranlaßten Eingaben der im § 1 genannten Unternehmen sind gebührenfrei.

§ 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.

(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.

§ 8. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich der §§ 1 und 5 der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, hinsichtlich der §§ 2, 3, 4 und 7 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des § 6 der Bundesminister für Finanzen betraut.

## VORBLATT

### Problem:

Das geltende Privatbahnunterstützungsgesetz — dieses wurde bereits wiederholt zeitlich verlängert — läuft mit Ende des Jahres 1988 ab. Es ist auch im Hinblick auf den den Österreichischen Bundesbahnen gemäß Bundesbahngesetz erteilten gemeinwirtschaftlichen Tarifiermäßigungsauftrag (Tarifverordnung) anpassungsbedürftig. Weiters benötigen die schon derzeit gewährten Gütersubventionstarifentschädigungen und Investitionsförderungen eine entsprechende Gesetzesgrundlage.

### Ziel:

Neuerlassung des Privatbahnunterstützungsgesetzes. Dabei Bedachtnahme auf die für die Österreichischen Bundesbahnen parallel geltenden bundesbahngesetzlichen Regelungen für die Gewährung und Abgeltung von Tarifiermäßigungen. Einbeziehung der Gütersubventionstarifentschädigungen und Förderungen im Rahmen mittelfristiger Investitionsprogramme in das neue Gesetz. Geltung des Gesetzes vorerst für 10 Jahre, das ist bis Ende 1998. Die Unterstützungen und Förderungen sind zur Weiterführung der Privatbahnen, die etwa 1/10 der Beförderungsleistung der Österreichischen Bundesbahnen erbringen, notwendig.

### Inhalt:

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Privatbahnen durch Verordnung einen Tarifiermäßigungsauftrag im öffentlichen Interesse geben, wobei der Einnahmefall abzugelten ist (§ 2 des Gesetzentwurfes).

Vergütung der Kosten für den Anschluß der Privatbahnen an die Österreichischen Bundesbahnen (§ 3).

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Förderungen für Investitionen gewähren (§ 4).

Verzicht auf Steuern durch den Bundesminister für Finanzen (§ 5). Gebührenbefreiungsbestimmung (§ 6).

### Alternativen:

Keine.

### Kosten:

Die mit dieser gesetzlichen Regelung verbundenen Kosten halten sich im Rahmen der bereits bisher den Privatbahnen vom Bund gewährten Unterstützungen. Während die Tarifabgeltungen geringeren Schwankungen unterliegen, ist die Höhe der Investitionsförderung vom Realisierungsplan der jeweils für fünf Jahre vereinbarten Investitionen abhängig; für 1988 verursachen die bisherigen Unterstützungen und Förderungen, die der neuen gesetzlichen Regelung konform sind, eine Belastung des Bundeshaushaltes in der Höhe von 360 Millionen Schilling zuzüglich von etwa 4 Millionen Schilling für anfallende Steuerverzichte.

## Erläuterungen

### zum Entwurf eines Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988

#### Allgemeiner Teil

Das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1958, BGBl. Nr. 286/1958, über die Unterstützung nicht bundeseigener Unternehmungen, die Haupt- oder Nebenbahnen betreiben (Privatbahnunterstützungsgesetz 1959) war zunächst mit fünf Jahren befristet, wurde in der Folge abermals um fünf Jahre und danach jeweils zweimal um zehn Jahre verlängert (mit Bundesgesetz vom 10. Dezember 1968 erfolgte die Verlängerung vom 1968 bis 1978 und schließlich mit Bundesgesetz vom 8. November 1978, BGBl. Nr. 564 von 1978 bis 31. Dezember 1988). Dieses Gesetz, das als Vorläufer das Privatbahnbegünstigungsgesetz aus 1954 hat, tritt mit 31. Dezember 1988 außer Kraft. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf soll deshalb die für den Weiterbestand der Privatbahnen notwendige gesetzliche Vorsorge getroffen werden.

Die Privatbahnen werden von folgenden Unternehmen betrieben: Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, Steiermärkische Landesbahnen, Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, AG der Wiener Lokalbahnen, Salzburger Stadtwerke (Lokalbahn Salzburg — Lamprechtshausen), Betriebsunternehmen Stern & Hafferl, Stubaitalbahnen AG, Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (Zillertalbahnen), Montafonerbahn AG, Achenseebahn AG.

Die Privatbahnen betreiben auf 563 km Schienenverkehr und befördern ca. 6,5 Millionen Tonnen Güter und 14,9 Millionen Personen pro Jahr, das sind in etwa  $\frac{1}{10}$  der Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen. Auf dem Sektor des Güterverkehrs ist eine leicht steigende Tendenz zu beobachten, da im Jahre 1978 ca. 5 Millionen Tonnen befördert wurden. Im Personenverkehr sind die Leistungen ziemlich gleich geblieben, nämlich 14,8 Millionen Personen im Jahre 1978 zu — wie erwähnt — 14,9 Millionen im Jahre 1986. Aus diesen aufgezeigten Beförderungsleistungen läßt sich die Bedeutung der Privatbahnen für die österreichische Gesamtwirtschaft ersehen; zu deren Weiterführung ist die Verlängerung der Unterstützungsmaßnahmen gemäß dem vorliegenden Entwurf erforderlich. Trotz sparsamer Gebarung weisen nämlich die Privatbahnen einen negativen Erfolg auf; er betrug 1986 insgesamt etwa 311 Millionen Schilling (Ertrag minus Aufwendungen).

Der Personalstand der Privatbahnen konnte in den letzten Jahren durch die geförderten Investitionsmaßnahmen leicht abgesenkt werden und beträgt derzeit 1 965 Bedienstete.

In den letzten fünf Jahren entwickelten sich die Unterstützungsmaßnahmen wie folgt:

1983 betragen die Aufwendungen des Bundes für die Sozialtarifentschädigungen und Anschlußkostenvergütungen der Privatbahnen 177 Millionen Schilling. Für 1988 sind hierfür 211 Millionen Schilling veranschlagt. Hiezu kommen noch im langjährigen Durchschnitt jährliche Steuerverzichte von ca. 4 Millionen Schilling. Neben diesen bisher im Privatbahnunterstützungsgesetz vorgesehenen Unterstützungen wurden den Privatbahnen vom Bund noch zusätzlich Gütersubventionstarifentschädigungen und Investitionsförderungen gewährt; 1983 wurden hierfür vom Bund 105 Millionen Schilling aufgewendet; 1988 sind hierfür 149 Millionen Schilling vorgesehen. Zu den vom Bund geleisteten Förderungszuschüssen für notwendige Investitionsmaßnahmen haben die am weiteren Bestand der jeweiligen Privatbahn interessierten Gebietskörperschaften zumindest gleich hohe Beiträge geleistet. Diese Zuschüsse wurden vertraglich vereinbart; die Vereinbarungen sichern die Investitionszuschüsse bis einschließlich 1990 ab.

Die bestimmten Privatbahnen darüber hinaus gewährten Verlustabdeckungen (für 1988 sind hierfür 218 Millionen Schilling vorgesehen) sind nicht Gegenstand dieses Gesetzesentwurfes. Sie beruhen auf Übereinkünften im Zusammenhang mit Konzessionsverlängerungen. Mit dem vorliegenden Entwurf eines Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988 sollen gegenüber bisher keine zusätzlichen Unterstützungen, sondern lediglich jene weiter gewährt werden, die die Privatbahnen schon bisher gemäß dem Privatbahnunterstützungsgesetzes 1959 in der geltenden Fassung und darüber hinaus gemäß anderen budgetären Vorsorgen erhalten haben. Unbeschadet des jeweiligen Bundesfinanzgesetzes sollen als andere budgetäre Vorsorgen die Gütertarifsubventionen und die Förderungen im Rahmen von mittelfristigen Investitionsprogrammen in das Privatbahnunterstützungsgesetz aufgenommen werden und so eine entsprechende gesetzliche Grundlage erhalten. Förderungen im Rahmen

von mittelfristigen Investitionsprogrammen sind für die Privatbahnen zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsbedienung unerlässlich.

Durch die Vollzugstätigkeiten selbst, die das neue Gesetz erfordern wird, werden keine nennenswerten finanziellen Mehraufwendungen des Bundes anfallen.

Bezüglich der Vereinbarkeit mit EG-Recht ist zu bemerken, daß die Regelungen über Tarifabgeltungen und Investitionsförderungen, die den weitaus überwiegenden finanziellen Aufwand der Unterstützungsmaßnahmen bewirken, im Sinne der einschlägigen EG-Regelungen als EG-konform zu bewerten sind; der im Vergleich hierzu nur geringere Teil der Unterstützungsmaßnahmen für Anschlußkosten und fallweise Steuerverzichte ist im Kontext mit diesen Regelungen zu sehen.

Die verfassungsgesetzliche Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung gründet sich, soweit die Hoheitsverwaltung betroffen ist, auf Art. 10 Abs. 1 Z 4 und 9 B-VG.

### Besonderer Teil

#### Zu § 2:

Diese Bestimmung ist dem gemeinwirtschaftlichen Leistungsauftrag und der hierfür vorgesehenen Abgeltung nach § 2 Abs. 4 und § 18 des Bundesbahngesetzes BGBl. Nr. 137/1969 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 151/1984 nachgebildet. Die Auftragserteilung wird sich zwar an dem den Österreichischen Bundesbahnen erteilten Auftrag orientieren, gegebenenfalls werden aber unterschiedliche Umstände Unterschiede in den Leistungsaufträgen bedingen.

Diese Bestimmung umfaßt sowohl die Sozialtarifentschädigungen als auch die Gütersubventionstarifentschädigungen.

#### Zu § 3:

Diese Bestimmung entspricht der heutigen Rechtslage (§ 3 des geltenden Privatbahnunterstützungsgesetzes).

#### Zu § 4:

Die schon derzeit im Rahmen des mittelfristigen Investitionsprogramms gewährten Förderungen sollen durch diese Bestimmung eine entsprechende Gesetzesgrundlage erhalten. Zu Abs. 2 ist festzuhalten, daß schon derzeit von den Ländern und anderen Körperschaften zumindest gleich hohe Beträge, wie sie der Bund leistet, den Privatbahnen gewährt werden.

#### Zu § 5:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der heutigen Rechtslage (§ 4 des geltenden Privatbahnunterstützungsgesetzes). Es wurde lediglich der Begriff Stundungszinsen durch den weiteren Begriff der Nebengebühren ersetzt.

#### Zu § 6:

Diese Bestimmung entspricht der heutigen Rechtslage (§ 5 des geltenden Privatbahnunterstützungsgesetzes).

#### Zu § 7:

Abs. 1 sieht für das Gesetz einen zeitlichen Geltungsbereich von 10 Jahren vor. Dieser Zeitraum ist einerseits verkehrspolitisch überblickbar und gibt andererseits den Privatbahnen für den Weiterbetrieb eine ausreichende Orientierung.

Die Übergangsbestimmung des Abs. 2 berücksichtigt, daß Unterstützungen aus dem noch auslaufenden Jahr 1988 bis Ende 1989 beantragt werden können.

Nach der Übergangsbestimmung des Abs. 3 hat ein Tarifiermäßigungsauftrag im öffentlichen Interesse an die Privatbahnen durch Verordnung bis Ende Juni 1989 zu erfolgen.