

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION

1014 Wien, Herrngasse 11-13

Parteienverkehr Dienstag 8 bis 12 Uhr
und 16 bis 19 UhrFernschreibnummer 13 41 45
Telefax 531 10 20 60

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Dr. Klausgraber

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	21 13 GE/19 <i>E1</i>
Datum:	17. MAI 1991
Verteilt	17. Mai 1991 <i>fu</i>

21 SN - 21/ME

LAD-VD-8853/31

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug
5730/3-4/91Bearbeiter (0 22 2) 531 10
Dr. GrünerDurchwahl
2152Datum
14. Mai 1991Betrifft
Eisenbahngesetz u.a.

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Änderung von Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, mit dem das Eisenbahngesetz, Eisenbahnbeförderungsgesetz, Kraftfahrliniengesetz, Kraftfahrsgesetz, Gefahrgutgesetz - Straße, Gelegenheitsverkehrsgesetz, Güterbeförderungsgesetz, Luftfahrtgesetz, Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, Seeschiffahrtsgesetz und das Schifffahrtsgesetz geändert werden sollen, wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Allgemeines:

- Der vorliegende Gesetzentwurf enthält eine Reihe von Verfassungsbestimmungen, die Kompetenzänderungen zugunsten des Bundes enthalten. Damit werden die langjährigen Bemühungen der Länder, dem bundesstaatlichen Charakter der österreichischen Bundesverfassung zum Durchbruch zu verhelfen, unterlaufen. Die vom Bund hier eingeschlagene Vorgangsweise kann auch im Hinblick auf die zur Zeit laufenden Vorarbeiten auf dem Gebiet der Strukturbereinigung nur abgelehnt werden, zumal wesentliche Länderforderungen hinsichtlich der Kompetenzverteilung noch immer nicht verwirklicht worden sind.

2. Der Entwurf enthält überdies einschneidende Änderungen in 11 wesentlichen Verkehrsgesetzen. Schon aus Gründen der Übersichtlichkeit sollten die einzelnen Artikel jeweils als Novellen der betroffenen Gesetze behandelt und kundgemacht werden. Leges fugitivae sind wegen der mangelnden Übersichtlichkeit und der Schwierigkeiten bei der Einarbeitung in die einzelnen Gesetzestexte jedenfalls abzulehnen, wobei im vorliegenden Fall kein Grund für eine Sammelnovelle zu erkennen ist.
3. Die Bezeichnung des Entwurfes als "Bundesgesetz über die Änderung von Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ist zu eng gefaßt, weil nicht nur Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers behandelt werden.
4. Dem Vorblatt zu den Erläuterungen ist zu entnehmen, daß das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gegenwärtig durch eine Reihe von Routineaufgaben belastet ist, die vor allem bei Verwaltungsverfahren in zweiter und dritter Instanz einen großen Verwaltungsaufwand (Personalaufwand und Sachaufwand) erfordern.

Die in den Gesetzentwürfen vorgesehene Lösung dieses Problems besteht nun darin, Zuständigkeiten für alle Verkehrsbereiche an die Behörden der Länder abzugeben. Zur Kostenfrage wird lediglich festgehalten, daß dem Bund keine zusätzlichen Kosten erwachsen.

Korreakterweise müßte jedoch festgehalten werden, daß die beabsichtigten Kompetenzverlagerungen beim Bund zu Einsparungen führen werden, denen auf der anderen Seite entsprechende Mehrbelastungen der Länder gegenüberstehen. Es handelt sich bei den Gesetzentwürfen also in erster Linie um eine Kostenverlagerung vom Bund auf die Länder und nicht um eine Kosteneinsparung. Die NÖ Landesregierung kann einer

solchen Vorgangsweise jedenfalls nicht zustimmen. Es ist jedenfalls klar, daß bei den Verhandlungen über den Finanzausgleich dieses Problem zur Sprache gebracht werden muß, wobei insbesondere der den Ländern erwachsende Personalaufwand abgegolten werden muß.

II. Zum Eisenbahngesetz:

1. Die Novelle sollte zum Anlaß genommen werden, auch bei anderen Begriffsbestimmungen eine am Stand der Technik orientierte Neudefinition vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für Straßenbahnen - U-Bahnen:

Die Straßenbahndefinition (§ 5 Abs. 1) ist veraltet, zumal sie auch die U-Bahnen (obwohl diese die "Straße" gar nicht benützen) umfaßt. Da nun für U-Bahnen und Straßenbahnen (im engeren Sinn) sogar verschiedene Kompetenzzuweisungen bestehen sollen (siehe § 12 Abs. 3 des Entwurfes) und die Definition der U-Bahn als "Straßenbahn besonderer Bauart" zu unbestimmt ist (es müßten hier zumindest die wesentlichen Merkmale der Besonderheit der Bauart im Gesetz angeführt werden), sollte eine technisch orientierte Neudefinition der Straßenbahn erfolgen. Diese Definition müßte als wesentliches Merkmal den ausschließlichen oder hauptsächlichen Verkehr der Straßenbahn im Verkehrsraum "Straße mit öffentlichem Verkehr" enthalten. Bei einer solchen Begriffsbestimmung würde sich eine eigene Definition der U-Bahn erübrigen, die den Begriffen "Haupt- oder Nebenbahnen" zuzuordnen wäre und damit automatisch der Zuständigkeit des Bundesministers unterläge.

2. Zu § 6:

Die Neuklassifizierung der Seilbahn entspricht einer langjährigen Länderforderung und wird begrüßt, da sich die vorgenommene Unterteilung an den wesentlichen technischen Merkmalen der einzelnen

Bauarten orientiert und damit auch eine technisch begründbare neue Kompetenzverteilung ermöglicht.

3. Zu § 12:

- a) Da immer mehr gekuppelte Systeme (also Hauptseilbahnen) zum Einsatz kommen, wäre es gerechtfertigt, alle Sessellifte in die Kompetenz des Landeshauptmannes zu übertragen und die Bestimmungen über Betriebsgemeinschaften entfallen zu lassen.
- b) Bezüglich der Straßenbahnen und Anschlußbahnen wird im wesentlichen die Kompetenz für Bauangelegenheiten (Baugenehmigung, Betriebsbewilligung, Anrainerbestimmungen - Ausnahmegewilligungen für Baulichkeiten und Anlagen im Bauverbots- und Gefährdungsbereich der Bahn) an den Landeshauptmann übertragen. Nach den Erläuterungen sollen die Konzessions- und Aufsichtsbefugnisse für diese Bahnen beim Bundesminister verbleiben. Entsprechend diesem System sollten auch die Kompetenzen nach § 43 Abs. 2 (Ausnahmegewilligungen für das Betreten von Eisenbahnanlagen) und § 45 (Vereidigung von Eisenbahnaufsichtsorganen), die zum Bereich "aufsichtsbehördliche Tätigkeit" gehören, beim Bundesminister als Aufsichtsbehörde des Eisenbahnunternehmens verbleiben. Es wäre allerdings zu überlegen, auch die Konzessions- und Aufsichts-befugnisse, somit sämtliche Kompetenzen, für Straßenbahnen dem Landeshauptmann zuzuordnen, sofern die Straßenbahn nicht zwei oder mehr Länder berührt. Zumindest für Oberleitungs-Omnibus-Linien, die gemäß § 5 Abs. 2 als Straßenbahnen gelten, sollte die Kompetenz jedenfalls zur Gänze dem Landeshauptmann zugeordnet werden.
- c) Die Kompetenz für U-Bahnen soll nach dem Entwurf beim Bundesminister liegen, obwohl die Erläuterungen (Seite 26) ausführen, daß das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren auf den Landeshauptmann übertragen wird. Diesbezüglich liegt anscheinend ein Widerspruch zwischen den Erläuterungen und dem Entwurfstext vor.

- d) Die Vollziehungskompetenz für die Auflassung der Bahnhöfe von Straßenbahnen soll beim Bundesminister verbleiben (§ 12 Abs. 7 des Entwurfes), während der Landeshauptmann für die Auflassung von Haltestellen zuständig werden soll. Diese Differenzierung ist unnötig und es sollte auch die Zuständigkeit für die Auflassung von Bahnhöfen an den Landeshauptmann fallen.
- e) Die Kompetenzverteilung hinsichtlich der Eisenbahnübergänge ist entsprechend dem Entwurf weiterhin in den §§ 43, 48 und 49 geregelt. Gemäß der Neufassung des § 43 Abs. 7 soll für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge im wesentlichen der Landeshauptmann zuständig werden. Die Zuständigkeit für öffentliche Eisenbahnübergänge soll zur Gänze beim Bundesminister verbleiben. Diese Regelung ist sachlich nicht gerechtfertigt. Es wird daher angeregt, zumindest jene Eisenbahnübergänge, die Eisenbahnen betreffen, die in die Zuständigkeit des Landeshauptmannes oder der Bezirksverwaltungsbehörde fallen, in die Kompetenz des Landeshauptmannes zu übertragen. Außerdem sollten auch die öffentlichen Eisenbahnübergänge von Haupt- oder Nebenbahnen, die Landes- oder Gemeindestraßen betreffen, in die Zuständigkeit des Landeshauptmannes übertragen werden. Bereits jetzt wird für die Sicherung solcher Eisenbahnübergänge der Landeshauptmann in der Regel zur Durchführung des Verfahrens und Erlassung des Bescheides delegiert. Durch diese Kompetenzübertragung würde der derzeit bestehenden Praxis entsprochen und eine Verwaltungsvereinfachung erzielt.
- f) Der § 12 Abs. 2 wiederholt im wesentlichen die bereits im § 12 Abs. 1 zweiter und dritter Satz enthaltene Ermächtigungsmöglichkeit. Es sollte überprüft werden, ob die im § 12 Abs. 2 neu formulierte Delegationsbestimmung im Hinblick auf die weiterbestehende Fassung des § 12 Abs. 1 zweiter und dritter Satz überhaupt erforderlich ist.

Grundsätzlich wird zu § 12 Abs. 1 zweiter und dritter Satz bemerkt, daß diese Ermächtigungsmöglichkeit für die Länder deshalb unbefriedigend ist, weil von vornherein nie abgesehen werden kann, inwieweit der Bundesminister von der Ermächtigungsmöglichkeit Gebrauch machen wird. Für den Fall der Ermächtigung müssen aber die personellen Vorkehrungen getroffen werden. Von der Ermächtigungsmöglichkeit des § 12 Abs. 1 sollten jedenfalls jene Verfahren ausgeschlossen werden, die sich auf zwei oder mehr Länder beziehen. Der bisherigen Fassung des § 12 Abs. 1 zweiter und dritter Satz wäre daher eine weitere Adaptierung der Kompetenzverteilung vorzuziehen. Falls § 12 Abs. 1 zweiter und dritter Satz entfällt, müßte § 12 Abs. 2 des Entwurfes jedenfalls beibehalten werden.

- g) Aus der Kompetenzverteilung des § 12 ergibt sich der ungewöhnliche Umstand, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bzw. der Landeshauptmann für bestimmte, im § 54 Abs. 2 angeführte Verwaltungsübertretungen als Verwaltungsstrafbehörde I. Instanz tätig zu werden hat. Es sollte hier die Erforderlichkeit im Sinne des Art. 11 Abs. 2 B-VG geprüft werden. Die Regelung hat zur Folge, daß gemäß § 51 Abs. 1 VStG im Falle der Zuständigkeit des Bundesministers gegen dessen erstinstanzliche Entscheidung dem Beschuldigten das Recht der Berufung an den jeweils örtlich zuständigen unabhängigen Verwaltungssenat zusteht. Diese Regelung sollte aufgegeben und es sollte für sämtliche Übertretungen des Eisenbahngesetzes die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde bzw. Bundespolizeibehörde festgelegt werden.
- k) Im § 12 Abs. 3 letzter Satz sollte anstelle des Wortes "bleibt" das Wort "ist" treten, da ja für Sessellifte nunmehr grundsätzlich die Zuständigkeit des Landeshauptmannes festgelegt ist.

- i) Im § 12 Abs. 4 letzter Satz des Entwurfes sollte anstelle des Wortes "bleibt" ebenfalls das Wort "ist" treten, da für die in Abs. 4 angeführten Bahnen grundsätzlich die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde gegeben ist.
- j) Insgesamt ist zu sagen, daß die Neufassung des § 12 unübersichtlich ist und daß diese Regelung durch eine Bestimmung analog dem Aufbau der Zuständigkeitsregelungen der StVO (§§ 94 bis 94d) ersetzt werden sollte. Die Zuständigkeitsregelungen der StVO sind so strukturiert, daß einer Generalkompetenz (§ 94a) Spezialkompetenzen (§§ 94, 94b bis 94d) gegenübergestellt werden, wobei diese Spezialkompetenzen - zugeordnet zu den einzelnen Behörden - jeweils taxativ aufgezählt sind. Folgende Formulierung wäre daher denkbar:

"§ 12

Behördenzuständigkeit

- (1) Die Bezirksverwaltungsbehörde ist als Behörde zuständig für
1. Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt - öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3), sofern davon nicht zwei oder mehrere Verwaltungsbezirke betroffen sind;
 2. Verwaltungsstrafverfahren I. Instanz gemäß § 54 Abs. 1 und 3, sofern nicht die Bundespolizeibehörde zuständig ist;
 3. Verwaltungsstrafverfahren I. Instanz gemäß § 54 Abs. 2, wenn eine Zuständigkeit nach Z. 1 vorliegt.

- (2) Die Bundespolizeibehörde ist als Behörde zuständig für Verwaltungsstrafverfahren I. Instanz gemäß § 54 Abs. 1 und 3, wenn die Verwaltungsübertretung in ihrem örtlichen Wirkungsbereich begangen wurde.
- (3) Der Landeshauptmann ist als Behörde zuständig für
1. Straßenbahnen - ausgenommen Straßbahnen besonderer Bauart (z.B. U-Bahnen) - in folgenden Angelegenheiten:
 - a) Auflassung von Haltestellen (§ 29 Abs. 3)
 - b) Vollziehung der §§ 32, 43 und 45;
 2. Anschlußbahnen in folgenden Angelegenheiten:
 - a) Vollziehung der §§ 32, 43 und 45
 - b) Vollziehung des §§ 51 Abs. 1 und § 52 Abs. 2;
 3. Materialbahnen und Materialseilbahnen mit beschränkt - öffentlichem Verkehr (§ 51 Abs. 4) oder mit Werksverkehr (§ 51 Abs. 3).
- (4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist als Behörde zuständig, soweit sich keine andere Zuständigkeit ergibt, jedenfalls aber
1. für Sessellifte, wenn diese mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unterliegenden Seilbahn in Betriebsgemeinschaft stehen oder wenn diese sich auf zwei oder mehrere Länder erstrecken;
 2. für die Genehmigung von Fahrbetriebsmitteln von Sesselliften aufgrund von Typenplänen und im Einzelfall;

3. für die Genehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen der Sessellifte aufgrund von Typenplänen;
 4. für Verwaltungsstrafverfahren in I. Instanz nach § 54 Abs. 2, in solchen Angelegenheiten, für die er Behörde ist.
- (5) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den örtlichen zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere
1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens
 2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens
 3. zur Durchführung der Verfahren gemäß §§ 38 und 39 und
 4. zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten.
- (6) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den örtlich zuständigen Landeshauptmann ermächtigen, für Sessellifte (§ 6 Abs. 3), die wegen einer Betriebsgemeinschaft mit einer Hauptseilbahn (§ 6 Abs. 2) seiner Zuständigkeit unterliegen, die Aufgaben und Befugnisse nach diesem Gesetz wahrzunehmen.
- (7) Wird der Landeshauptmann gemäß Abs. 5 oder Abs. 6 ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig."

4. Zu § 14:

Abs. 3 sollte einerseits dadurch ergänzt werden, daß die keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung unterliegenden Umbauten oder Veränderungen der Aufsichtsbehörde anzuzeigen sind (Anzeigepflicht); andererseits müßte darauf Bedacht genommen werden, daß durch die Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten geringeren Umfangs das Orts- und Landschaftsbild nicht beeinträchtigt wird. Dies trifft vor allem auf die Hochbauten bei den Eisenbahnanlagen zu.

5. Zu § 17:

Der zur Aufhebung vorgesehene Abs. 3 räumt bei Konzessionsverleihungen dem Landeshauptmann und den betroffenen Gemeinden ein Anhörungsrecht ein. Dieses Anhörungsrecht sollte unbedingt beibehalten werden.

6. Zu § 29:

Die Neufassung des Abs. 3 entspricht im wesentlichen dem zweiten und dritten Satz des bisherigen Abs. 2 mit der Änderung, daß für die Maßnahmen der Landeshauptmann zuständig sein soll. Es wird allerdings im Entwurf nicht darauf Bedacht genommen, daß es in vielen Fällen bei der Auflassung von Eisenbahnanlagen nicht möglich ist, den Zustand vor dem Bau der Eisenbahn wiederherzustellen. Dies ergibt sich einerseits aus den erheblichen Geländeänderungen durch den Bahnbau selbst, andererseits durch allfällige später durchgeführte Grundstückszusammenlegungen von Nachbargrundstücken. Es sollten deshalb nicht nur die Interessen der "öffentlichen Sicherheit" (Verkehrssicherheit), sondern auch andere wesentliche Gesichtspunkte, wie Umweltschutz etc. miteinbezogen werden. Nach den in verschiedenen Ländern vorliegenden Erfahrungen mit der Vollziehung des § 29 Abs. 2 (alt) entspricht die ausschließliche Bedachtnahme auf die Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit nicht den berechtigten Interessen der von der Auflassung einer Eisenbahn betroffenen Gemeinden und der betroffenen Bevölkerung. So können durch die Auflassung in der

Folge auch Wasserschäden in größeren Gebieten durch den Verfall der Wasserabführungsanlagen (Durchlässe) entstehen.

Im Abs. 3 sollte folgende Wortfolge eingefügt werden: "... vor dem Bau der Eisenbahn bestanden entspricht, oder welche baulichen Maßnahmen zu treffen sind, um die Belange der Verkehrssicherheit, des Orts- und Landschaftsbildes, der Landschaftserhaltung, des Umweltschutzes und dgl. zu berücksichtigen."

7. Im Zusammenhang mit dem eben Gesagten ist auch darauf hinzuweisen, daß weder das Eisenbahngesetz, noch der vorliegende Entwurf entsprechende Bestimmungen zum Schutz der Anrainer und der Umwelt enthält, die auf den Stand der Technik abstellen. So fehlen hinsichtlich des Anrainerschutzes insbesondere Lärmschutzbestimmungen oder Bestimmungen über eine umweltverträgliche Projektausgestaltung (vgl. § 4 Abs. 3 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl.Nr. 135/1989). § 35 des Eisenbahngesetzes sollte hier durch entsprechende Bestimmungen ergänzt werden, wobei insbesondere der Lärm auf ein zumutbares Ausmaß nach dem Stand der Technik zu beschränken wäre. Als Stand der Technik sollte der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen herangezogen werden, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist.

8. Zu § 38:

Mit dem ersten Satz des Abs. 4 dürfte gemeint sein, daß die Bewilligung von der Behörde nur dann zu erteilen ist, wenn dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Anstelle des ersten Satzes sollte daher folgende Formulierung treten:

"Ausnahmen von den Bestimmungen der Absätze 1 bis 3 bedürfen der Bewilligung der Behörde. Diese ist nur dann zu erteilen, wenn dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist."

9. Zu § 57:

Wie bereits eingangs erwähnt, wird die hier eingeschlagene Vorgangsweise, die - ohne Verhandlungen darüber abgeführt zu haben - zu einem massiven Eingriff in die Länderkompetenzen führen soll, abgelehnt.

Mit der als Abs. 7 geplanten Regelung würde ein Weg beschritten, der sich aus umweltpolitischer und naturschützerischer Sicht negativ von den in letzter Zeit im umweltsensiblen Bereich getroffenen bundesgesetzlichen Regelungen abhebt. Während beispielsweise durch die Wasserrechtsgesetz-Novelle 1990 die durch eine gleichartige "Kompetenzkonzentration" gekennzeichnete Konstruktion des bevorzugten Wasserbaus als nicht mehr zeitgemäß und im Hinblick auf die Beschneidung der Parteirechte und Einschränkung der umfassenden Wahrnehmung von öffentlichen Interessen unvertretbar aufgehoben wurde, sieht Abs. 7 eine noch wesentlich weitergehende Privilegierung von Eisenbahnanlagen vor. Dies deshalb, weil - anders als beim bevorzugten Wasserbau - durch die nach dem Eisenbahngesetz erteilte Baugenehmigung nicht nur alle übrigen bundesrechtlichen Genehmigungspflichten konsumiert werden, sondern auch alle landesrechtlichen. Damit würden die schon aufgrund der geltenden Rechtslage auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens stark zurückgedrängten Landeskompetenzen ersatzlos beseitigt werden. Einer solchen Vorgangsweise kann daher keinesfalls zugestimmt werden.

Abgesehen davon würde die Vollziehung der Bestimmung zweifellos zu einer Überforderung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr führen, wobei überhaupt nicht klar ist, welchen Inhalt der Begriff der "Mitbefassung" haben soll. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wäre ja

nach dem Wortlaut jedenfalls von allen örtlichen und überörtlichen Raumordnungsprogrammen, Flächenwidmungsplänen etc. des gesamten Bundesgebietes in Kenntnis zu setzen, damit er - wie es im Entwurfstext heißt - die sich aus dem Eisenbahngesetz ergebenden Interessen des Bundes wahren kann.

Davon abgesehen ergäben sich etliche praktische Probleme. Nach § 15 Abs. 2 NÖ ROG 1976 sind etwa im Flächenwidmungsplan Flächen kenntlich zu machen, die durch rechtswirksame überörtliche Planungen für die besondere Nutzung gewidmet sind (Eisenbahn, Flugplätze, etc.). Eine nicht erfolgte Kenntlichmachung bildet einen Versagungsgrund nach § 21 Abs. 5 Z. 4 NÖ ROG 1976. Zur Durchsetzung einer überörtlichen Maßnahme müßte nun ein rechtliches Instrumentarium geschaffen werden, auf das das Eisenbahngesetz überhaupt nicht Bedacht genommen hat.

Allein in Niederösterreich gibt es 569 Gemeinden, die Flächenwidmungspläne erlassen und ändern (!) dürfen. Hier stellt sich nun einmal die Frage, ob die Verfassungsbestimmung unmittelbar durchsetzbar ist, d.h. daß die Gemeinden verpflichtet sind, den Bundesminister während des Auflageverfahrens zu verständigen; oder ob die Kundmachung an der Amtstafel genügt (so wie es das NÖ ROG vorsieht).

III. Zum Kraftfahrliniengesetz:

1. Zu § 6a:

Diese Bestimmung wird vermutlich zur "Sammlung" von Konzessionen für eine (spätere) Vermeidung unerwünschter Konkurrenz führen, da auf diesen konzessionierten Strecken nicht zwingend ein Linienbetrieb aufrecht zu erhalten ist. Bei dieser Bestimmung sollte bedacht werden, ob damit nicht in den verfassungsrechtlich garantierten Grundsatz der Erwerbsfreiheit und den der Gleichheit eingegriffen wird.

Um die aus öffentlichen Interessen anzustrebende Gleichbehandlung des öffentlichen Verkehrs sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße zu gewährleisten, sollte analog § 29 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes auch im Kraftfahrliniengesetz eine Bestimmung aufgenommen werden, daß die Einstellung des Verkehrs auf einem Streckenteil gleichzeitig das Erlöschen der Konzession für diesen Streckenteil zwingend nach sich zieht - möglicherweise nach einer gewissen Wartefrist.

IV. Zum Kraftfahrgesetz:

1. Zu § 57a, § 109 und § 116:

Durch die vorgesehene Änderung sollen folgende Agenden auf den Landeshauptmann übertragen werden:

Verleihung der Berechtigung zur Herstellung von Begutachtungsplaketten (§ 57a Abs. 7). Dispens vom erforderlichen Schulbesuch für Fahrschulinhaber (Gleichwertigkeitsfeststellung) (§ 109 Abs. 2) und Dispens vom Erfordernis der abgelegten Reifeprüfung für Fahrschullehrer (§ 116 Abs. 2).

Die Kompetenzübertragung des § 57a Abs. 7 ist problematisch, weil die Herstellung von Begutachtungsplaketten bundeseinheitlich nach gleichen Grundsätzen zu erfolgen hat und daher die entsprechenden Konzessionen am zweckmäßigsten zentral durch den Bundesminister zu verleihen sind.

Die Kompetenzen des § 109 Abs. 2 und des § 116 Abs. 2 erfordern eine Beurteilung nach einheitlichen Gesichtspunkten und können durch den Landeshauptmann nur dann wahrgenommen werden, wenn detaillierte Regelungen hinsichtlich der Dispensvoraussetzungen geschaffen werden.

Hinsichtlich der Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 Abs. 1 und Abs. 4 KFG 1967 wird eine Kompetenzverschiebung offenbar nicht angestrebt, sodaß der Landeshauptmann weiterhin nur in den Fällen, die im § 22 b KDV 1967 angeführt sind, entscheiden kann; in allen anderen Einzelfällen muß der Anlaßfall wie bisher an den Bundesminister herangetragen werden.

2. Zu § 123:

Die geplante Änderung des Abs. 1 sieht vor, anstelle des Bundesministers die unabhängigen Verwaltungssenate als Berufungsinstanz in folgenden Fällen einzusetzen:

- a) Entziehung der Lenkerberechtigung für die Dauer von mindestens 5 Jahren;
- b) Entscheidungen des Landeshauptmannes in I. Instanz.

Die zuletzt genannte Bestimmung bedarf gemäß Art. 129 a Abs. 2 zweiter Satz B-VG vor ihrer Kundmachung der Zustimmung der Länder. Es sollte allerdings bedacht werden, ob die nun vorgesehene Grenzziehung für eine Zuständigkeit des unabhängigen Verwaltungssenates im Hinblick auf die Rechtsprechung nach der MRK sachlich gerechtfertigt ist.

3. Zu § 125, § 126 und § 127:

Um eine einheitliche Beurteilungspraxis zu gewährleisten, müßten detaillierte Richtlinien erlassen werden.

V. Zum Gefahrgutgesetz-Straße:

Im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung und zur Entlastung des Landeshauptmannes und der Zulassungsstellen bei den Bezirksverwaltungsbehörden sollte überlegt werden, folgende Bestimmungen umzugestalten:

- a) Die besondere Genehmigung gemäß § 12
- b) Die besondere Ausnahmegenehmigung gemäß § 14
- c) Die besondere Zulassung gemäß § 17.

Die besondere Genehmigung gemäß § 12 sollte enthalten:

- die zutreffenden Fahrzeugdaten
- die Daten über den Tank
- die Stoffliste
- die notwendigen Auflagen und Bedingungen
- die durchgeführten Prüfungen hinsichtlich Betriebs-, Verkehrs- und Beförderungssicherheit
- den Vermerk über die aufrechte Haftpflichtversicherung

und sollte als Beilage zum Zulassungsschein gemäß § 41 KFG 1967 gelten.

Dies würde zur einer wesentlichen Entlastung der Bezirksverwaltungsbehörden führen, weil dann die besondere Zulassung gemäß § 17 überflüssig wäre. Die Kompetenzübertragung soll ja auch zum Zweck der Verwaltungsvereinfachung durchgeführt werden. Es sollte auch die Möglichkeit bestehen, bei Zwischenschaltung eines Bahntransportes die Anzahl der für bestimmte Beförderungen erforderlichen Bescheide auf maximal zwei zu reduzieren.

Derzeit sind für den Straßenverkehr folgende Bescheide oder Bescheinigungen erforderlich:

- a) Besondere Genehmigung gemäß § 12 für Tankwagen
- b) Besondere Zulassung gemäß § 17 für Tankwagen
- c) B 3-Bescheinigung für internationale grenzüberschreitende Beförderung
- d) Ausnahmegewilligung gemäß § 25 vom örtlich zuständigen Landeshauptmann, wenn das Fahrzeug nur im Nahverkehrsbereich

eingesetzt wird und nicht den gesetzlichen Bestimmungen entspricht.

Daneben sind noch andere Unterlagen wie Wagenbuch, Betriebsbuch, Betriebsanweisung, etc. mitzuführen.

Wenn nun ein Fahrzeug den gesetzlichen Bestimmungen nicht entspricht, könnte für diesen Teil zusätzlich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 25 erteilt werden. Die Ausstellung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 14 - die nur an Stelle der besonderen Genehmigung gemäß § 12 auf ein Jahr befristet erfolgen kann - könnte damit entfallen.

Eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 25 könnte auch ausgestellt werden, wenn eine Verpackung, ein Versandstück oder ein Tank (Container) den gesetzlichen Bestimmungen nicht entspricht. Die Gutachten über derartige Verpackungen, Versandstücke, Tanks und Container werden von Ziviltechnikern oder staatlich autorisierten Prüfstellen vorgelegt, sodaß daraus keine zusätzliche Amtssachverständigentätigkeit resultiert, die mit Kosten verbunden wäre.

2. Zu § 17:

Abgesehen davon, daß § 17 vollkommen entfallen könnte, fehlt durch die vorgesehene Streichung des dritten Satzes eine Regelung, welcher Landeshauptmann nun zuständig ist, wenn das Fahrzeug in mehreren Ländern verwendet werden soll. Hier könnte eine Regelung in Anlehnung an § 40 Abs. 4 KFG getroffen werden.

3. Zu § 25:

Durch die vorgesehene Fassung (§ 25 Abs. 1 dürfte ein Zitatfehler sein) ist der Landeshauptmann zur Entscheidung über Ausnahmegenehmigungen in I. Instanz zuständig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat. Die

Rechtswirkungen einer derartigen Ausnahmegewilligung erstrecken sich auf das gesamte Bundesgebiet. Wenn nun Ausnahmegewilligungen gemäß § 25 beantragt werden, die mehrere Länder betreffen, wird vom zuständigen Landeshauptmann ein sehr langwieriges Ermittlungsverfahren durch Einholung von Stellungnahmen der ebenfalls betroffenen Länder durchzuführen sein. Zumal eine Entscheidung nur im Einvernehmen möglich ist, wird diese Kompetenzänderung nicht der Verwaltungsvereinfachung dienen.

VI. Zum Luftfahrtgesetz:

1. Zu § 7:

Im ersten Satz des Abs. 3 sollten die Worte "unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse" durch die Worte "unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen" ersetzt werden. Der Entwurf legt unter Bedachtnahme auf die Erläuterungen die Auslegung nahe, daß ausschließlich das öffentliche Interesse an der Festlegung der Übungs- und Erprobungsbereiche zu berücksichtigen ist, nicht jedoch andere öffentliche Interessen, wie insbesondere Interessen des Umweltschutzes. Gerade der Wahrnehmung dieser Interessen kommt jedoch zunehmende Bedeutung zu, sodaß eine Interessenabwägung unbedingt vorzunehmen wäre.

2. Zu § 86:

Die geplante Vorgangsweise bei der Einführung dieser Verfassungsbestimmung wird - wie bereits mehrfach erwähnt - abgelehnt. Die vorgesehene Regelung ist überdies nicht durchdacht, weil es einen verfassungsrechtlichen Terminus "Widmung Bauland - Wohngebiet" nicht gibt und eine künftige Auslegung dieses Begriffes zum Versteinerungszeitpunkt (Inkrafttreten der geplanten Novelle) zu unbeabsichtigten Ergebnissen (je nach der bestehenden Landesrechtsslage) führen könnte.

Inhaltlich werden die in den Erläuterungen dargestellten Probleme auch jetzt durch die Verordnung der NÖ Landesregierung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen, LGBI. 8000/4-0, schon im Vorstadium der Begutachtung eines örtlichen Raumordnungsprogrammes durch die Aufsichtsbehörde wahrgenommen. In diesem Verfahren wird bereits geprüft, ob die Lärmhöchstwerte auch außerhalb der Sicherheitszonen nicht überschritten werden.

3. Zu § 140:

Bei wörtlicher Auslegung der vorgeschlagenen Fassung des neuen Abs. 3 könnte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auch die dem Landeshauptmann gemäß § 78 zustehenden Kompetenzen auf das Bundesamt für Zivilluftfahrt übertragen. Daß dies nicht beabsichtigt ist, ergibt sich aus den Erläuterungen (Seite 42) und aus dem Kontext mit den §§ 103 und 108. Zur Klarstellung sollten im Gesetzestext im ersten Satz des Abs. 3 anstelle der Worte "zur Wahrnehmung von Aufgaben etc." die Worte "zur Wahrnehmung seiner Aufgaben etc." treten.

4. Zu § 146:

- a) Die Aufteilung der Kompetenz für die Verwaltungsstrafverfahren auf das Bundesamt für Zivilluftfahrt einerseits und die Bezirksverwaltungsbehörden andererseits erscheint grundsätzlich sinnvoll. Es müßte jedoch eine klare Kompetenzaufteilung bereits aus dem Gesetzestext ersichtlich sein. Der vorliegende Entwurf läßt hier die notwendige Eindeutigkeit vermissen und ist auch insofern inkonsequent, als an sich gleichartige Tatbestände verschiedenen Behörden zugeordnet würden. Als Beispiel sei eine Übertretung gemäß § 128 Abs. 1 (Übertretung des Verbotes, innerhalb einer Sicherheitszone einen Fesselballon steigen zu lassen) und eine Übertretung des § 128 Abs. 4 (Zuwiderhandlung gegen eine Auflage in einem Bewilligungsbescheid, der das Steigenlassen eines Fesselballones außerhalb einer Sicherheitszone erlaubt)

genannt. Im ersten Fall wäre nach der neuen Kompetenzregelung das Bundesamt für Zivilluftfahrt zuständig, da das Verbot unmittelbar im Luftfahrtgesetz steht. Im zweiten Fall wäre die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, da sich die Zuwiderhandlung aus einem Bescheid herleitet.

Es wäre daher die Kompetenzaufteilung eindeutig zu normieren, möglichst durch taxative Aufzählung der in die Kompetenz des Bundesamtes für Zivilluftfahrt fallenden Tatbestände. Hierbei wäre darauf Bedacht zu nehmen, inwieweit die einzelnen Straftatbestände mit den Mitteln einer Bezirksverwaltungsbehörde (gegebenenfalls unter Beiziehung des Luftfahrtsachverständigen des Landes) ökonomisch verfolgt werden können.

- b) Der erste Satz des Abs. 1 wäre nach den Worten "oder den Anordnungen der Flugsicherheitsorgane" durch die Worte "oder den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Bescheiden" zu ergänzen. Es ist fraglich, ob die derzeitige Praxis im Wortlaut des § 146 Abs. 1 ihre Deckung findet. Auch der Wortlaut des Entwurfes deckt die Zuwiderhandlung gegen Bescheide nicht ab, sodaß die Ergänzung unbedingt erforderlich ist.
5. Erforderlich wäre eine Öffnung eines Instanzenzuges vom Landeshauptmann an den Bundesminister in den Fällen der §§ 9 (Außenlandungs- und Außenabflugsbewilligungen), 126 (Bewilligung ziviler Luftfahrtveranstaltungen), 128 (Bewilligung des Steigenlassens von Fesselballonen und Drachen), 129 (Bewilligung von Modellflügen) und 133 (Bewilligung des Abwerfens von Sachen). Nach der derzeitigen Fassung des § 140 Abs. 2 ist in diesen Angelegenheiten gegen die Entscheidung des Landeshauptmannes keine Berufung zulässig und es steht daher Bewilligungswerbern nur mehr der Weg zu den Höchstgerichten offen. Es werden daher auch in Fragen, die durchaus vom Bundesminister als Oberbehörde entschieden werden könnten, die Höchstgerichte angerufen. Im Interesse der

Einheitlichkeit der Vollziehung sollte für strittige Fälle die Entscheidungsmöglichkeit durch den Bundesminister gewahrt bleiben.

VII. Zum Schifffahrtsgesetz 1990:

Zu § 109:

Im Zusammenhang mit § 106 Abs. 2 (Probekennzeichen) wird vorgeschlagen, von der Notwendigkeit, zur Wahrung der Erfordernisse des § 109 Bedingungen, Befristungen, Auflagen oder Einschränkungen vorzuschreiben und einen bestimmten Verwendungszweck festzulegen, Abstand zu nehmen. Dadurch würde eine Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens eintreten, weil nach der jetzigen Rechtslage grundsätzlich jedes Fahrzeug, für das ein Probekennzeichen zugeteilt werden soll, eine Prüfung oder Begutachtung durch den Amtssachverständigen erforderlich macht.

VIII. Zu den Übergangsbestimmungen:

Problematisch ist die im Art. XII Abs. 1 vorgesehene Abtretung laufender Verfahren im Bereich des Gelegenheitsverkehrsgesetzes und des Güterbeförderungsgesetzes. Aus einer Abtretung während des laufenden Berufungsverfahrens an die unabhängigen Verwaltungssenaten in den Ländern können sich mit Rücksicht auf die Besonderheiten des Verfahrens vor den Senaten (Kammerzuständigkeit, öffentliche mündliche Verhandlung, etc.) zusätzliche Probleme ergeben. Es wurden deshalb schon bisher nur solche Regelungen getroffen, wonach die Senate nur für jene Verfahren zuständig sind, die seit Jahresbeginn 1991 eingeleitet wurden (Art. IV Abs. 1 und 2 der AVG-Novelle, BGBl.Nr. 357/1990, und Art. II Abs. 1 und 2 der VStG-Novelle, BGBl.Nr. 358/1990).

IX. Kostenschätzung:

1. Durch die Kompetenzübertragung für die Sessellifte nach dem Eisenbahngesetz werden voraussichtlich pro Jahr 10 zusätzliche Manntage (Verwendungsgruppe A) anfallen. In Niederösterreich bestehen zur Zeit 19 Sessellifte, von denen 9 bisher vom Bundesminister als Aufsichtsbehörde betreut wurden.

Die Übertragung der Kompetenz für die Anschlußbahnen wird einen beträchtlichen zusätzlichen Kostenaufwand, insbesondere an Reisekosten erfordern. Im Jahr 1989 waren für den Bereich Niederösterreich beim Bundesminister 24 Verfahren anhängig, Im Jahr 1990 33 Verfahren. Zusätzlich wurde im Jahr 1990 der Landeshauptmann für 2 Verfahren delegiert. Pro Verfahren muß mit einem Verhandlungstag gerechnet werden. Die Vorbereitung und die büromäßige Abschließung der Verfahren muß jeweils mit einem Arbeitstag veranschlagt werden (Verwendungsgruppe A).

Im Zusammenhang mit der Kompetenzübertragung für die Anschlußbahnen wird es auch erforderlich sein, vermehrt Sachverständige für Eisenbahntechnik einzustellen, die in der Lage sind, auch eisenbahntechnische Einrichtungen der Anschlußbahnen zu begutachten.

Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß die Beibehaltung der Delegationsmöglichkeit des § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes für Niederösterreich einen wesentlichen kostenmäßigen Unsicherheitsfaktor darstellt: Es ist die Tendenz zu beobachten, daß der Bundesminister komplizierte, kosten- aufwendige Verfahren an den Landeshauptmann delegiert, während verhältnismäßig einfache Verfahren selbst behandelt werden (z.B. Sicherung von Eisenbahnkreuzungen). Für Verfahren, die eigentlich der Kompetenz des Bundesministers zukommen, sind daher unvorhergesehene erhebliche Personal- und Reisekosten zu erwarten.

2. Die im Kraftfahrliniengesetz vorgesehene Kompetenzübertragung für alle Haltestellen bedeutet, daß für Niederösterreich pro Jahr etwa 200 Anträge zusätzlich bearbeitet werden müssen. Diese 200 Anträge betreffen schätzungsweise insgesamt 1000 Haltestellen.
3. Die dem Landeshauptmann durch das Kraftfahrgesetz zusätzlich zugedachten Kompetenzen werden durchwegs durch Bedienstete der Verwendungsgruppe A wahrzunehmen sein. Was nun die Tätigkeit des unabhängigen Verwaltungssenates betrifft, so muß mit etwa 50 Berufungen gerechnet werden. Zusammen mit den Berufungen aus dem Bereich des Gelegenheitsverkehrsgesetzes und des Güterbeförderungsgesetzes ist davon auszugehen, daß alle diese Fälle (geschätzt 60) in die Kammerzuständigkeit fallen. Daraus ergibt sich, daß relativ viele Stunden für die Bearbeitung eines Falles aufgewendet werden müssen. Durch die Zuweisung der neuen Aufgaben wird also etwa 1 Jurist zusätzlich beim Senat eingesetzt werden müssen. Für den nichtjuristischen Bereich (Kanzlei, Schreibdienst) muß ebenfalls mit einem zusätzlichen Bedarf etwa einer Halbtagskraft gerechnet werden.
4. Die Änderung im § 25 des Gefahrgutgesetz-Straße bringt eine Verlagerung zum Landeshauptmann mit sich. Seit 1990 sind bis jetzt beim Bundesminister ca. 40 derartige Verfahren angefallen, die zum Teil durch Bedienstete der Verwendungsgruppe A und zum Teil durch solche der Verwendungsgruppe B abgewickelt werden müssen. Für die Sachverständigen ist jedenfalls ein erhöhter Aufwand zu erwarten, wobei insbesondere Chemiker, Maschinenbautechniker und Kulturtechniker betroffen sein werden.

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

NÖ Landesregierung

L u d w i g

Landeshauptmann

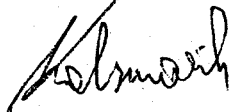
LAD-VD-8853/31

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung



VD 885331R.TAT