



# AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG

Postfach 527, A-5010 Salzburg Fax (0662)8042-2160 633028 DVR: 0078182

An das  
Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

GESETZENTWURF  
85-GE/19-93  
Datum: 17. NOV. 1993  
Verf. 19. Nov. 1993

Baumg.

Dr. Baumgartner

Zahl  
0/1-830/18-1993

Chiemseehof

(0662) 8042

Datum

Nebenstelle 2982

15.11.1993

Fr. Dr. Margon

## Betreff

Privatbahnunterstützungsgesetz 1988; Novellierungsentwurf;  
Stellungnahme

Bzg.: Do. Zl. 212.033/5-II/1-1993

Zum obbezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger  
Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

### Allgemeines:

Die Vermeidung von Zahlungsjunktimmierungen, die die Länder be-  
treffen können, stellt einen wesentlichen Punkt im Forderungs-  
katalog der Länder an den Bund dar. Der vorliegende Gesetzentwurf  
enthält derartige Junktimmierungen und weist weiters Regelungs-  
tendenzen auf, die aus der Sicht der bereits deklarierten Länder-  
interessen nicht akzeptiert werden können.

### Im einzelnen:

#### Zu den §§ 2 und 4:

§ 4 Abs. 2 legt bereits bisher fest, daß die Genehmigung von För-  
derungen davon abhängig gemacht werden kann, daß andere Gebiets-  
körperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb einer  
Haupt- oder Nebenbahn interessiert sind, zusammen mindestens  
gleich hohe Beträge tragen wie der Bund. Im seinerzeitigen Be-

- 2 -

gutachtungsverfahren im Jahr 1988 wurde diese Bestimmung vehement abgelehnt.

§ 2 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes 1992 (Inkrafttreten dieser Bestimmung am 1.1.1994) enthält ebenfalls eine Junktimierungsklausel. Auch dazu haben sich die Länder ablehnend geäußert.

§ 4 des vorliegenden Entwurfes unterscheidet zwischen Mittel für die Erhaltung und Mittel für Investitionen. Abgesehen von dieser Unterteilung liegt der wesentliche Unterschied zum geltenden Privatbahnunterstützungsgesetz darin, daß nunmehr die Gewährung der Bundesförderung ex lege davon abhängig ist, daß auch andere Gebietskörperschaften, die am Betrieb einer Haupt- oder Nebenbahn interessiert sind (Investitionen), dem besonderen regionalen Interesse entsprechend zusammen zumindest gleich hohe Beträge gewähren wie der Bund.

Die Formulierung ist im Hinblick auf die Bindungswirkung und damit auch auf die möglichen finanziellen Auswirkungen auf die Länder und eventuell auch auf Gemeinden weitaus stringenter formuliert und von weitaus größerer Tragweite, als dies bisher im Privatbahnunterstützungsgesetz, aber auch im Bundesbahngesetz 1992 der Fall war. Die Bestimmung geht außerdem weit über das Bestellerprinzip hinaus. Das bloße Interesse einer Gebietskörperschaft genügt, um entweder den Bund von seinen Förderungsverpflichtungen zu entbinden oder aber einen immensen politischen Druck auf die betroffene Gebietskörperschaft auszuüben, um Förderungsmittel freizustellen.

Gemäß § 2 kann der Bund bei den Unternehmen die Einbringung von Verkehrsleistungen zu betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigten Tarifen bestellen. Wenngleich diesfalls die Abgeltung der daraus entstehenden Einnahmehausfälle zu vereinbaren ist, so kann auf Grund der Neuregelung des § 4 Abs. 1 nicht ausgeschlossen werden, daß auch anderen Gebietskörperschaften indirekt durch eine Bestellung gemäß § 2 im Wege einer Förderungsjunktimierung Lasten auferlegt werden. Für die Neuregelung des § 4 besteht aus ha.

- 3 -

Sicht keinerlei Anlaß. Sie wird wegen der finanziellen Auswirkungen auf das Land und die Gemeinden abgelehnt.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen u.e. an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen und in 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates.

Für die Landesregierung:



Dr. Herfrid Hueber  
Landesamtsdirektor