

Österreichische Bundesbahnen

Generaldirektion

Zl.: GD 11580- -1993

Dr. d'Aron, 5800/33472

Wien, am 26. November 1993

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
1010 Wien

Bericht	GESETZENTWURF
Zi.	83 -GE/19 13
Datum:	3 0. NOV. 1993
Verteilt	3 12. 93 <i>Ma</i>

Betr.: Entwurf einer Novelle zum Privatbahn-
unterstützungsgesetz

St. Klausgraber

Die beigeschlossene Stellungnahme (25 Kopien) erlauben wir uns,
zur d.o. Verwendung zu übermitteln.

Für die Österreichischen Bundesbahnen:

d'Aron
(Dr. d'Aron)

Österreichische Bundesbahnen



Generaldirektion

Zl.: GD 11580-27-1993
Dr. d'Aron, 5800/33472

Wien, am 22. November 1993

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

Betr.: Entwurf einer Novelle zum Privatbahn-
unterstützungsgesetz

Bezug: Zl.: 212.033/5-II/1-1993 vom 20.10.1993

Die Österreichischen Bundesbahnen erlauben sich, zum vorliegenden Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Allgemeines

Die ÖBB begrüßen das grundsätzliche Bekenntnis des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zum öffentlichen Verkehr auf der Schiene. Wie im Bundesbahngesetz 1992 so wird allerdings auch in der Novelle zum Privatbahnunterstützungsgesetz nicht zum Ausdruck gebracht, daß der Schienenverkehrsträger jenes Verkehrssystem ist, welches einer der umweltschonendsten und daher volkswirtschaftlich günstigsten Verkehrsbedienungen gewährleistet.

Darüberhinaus ist darauf hinzuweisen, daß der Schienenverkehrsträger auch im Rahmen der Raumordnungspolitik Vorteile aufweist. So gewährleistet er unter anderem infolge eigener Trassen mit geringem Platzbedarf eine sichere Verkehrsbedienung in und zu den Ballungsräumen in Verkehrsspitzenzeiten. Kunden, welche andere Verkehrsträger als die Schiene benützen, sind laut Untersuchungen der ÖBB kaum mehr bereit, auf die Schiene umzusteigen, wenn direkte Busverbindungen zu den Ballungszentren vorhanden sind und gleiche Tarife von Bus und Schiene vorliegen. Wenn daher dieser Vorteil des Schienenverkehrsträgers in gesetzlichen Bestimmungen nicht ausreichend berücksichtigt wird, können Verlagerungen von der Schiene auf die Straße nicht ausgeschlossen werden. Dies

- 2 -

würde dann nicht den verkehrspolitischen Richtlinien des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie den Landesverkehrskonzepten entsprechen.

Wir schlagen daher vor, daß in den Erläuternden Bemerkungen zu gegenständlichem Gesetzesentwurf zum Ausdruck gebracht wird, daß das Schienenverkehrssystem im Rahmen volkswirtschaftlicher und raumordnungspolitischer Betrachtungsweisen Vorrang gegenüber der Straße genießen soll.

2. Zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen

§ 1:

Der Begriff "Anschlußkosten" ist auch nach Heranziehung der Erläuternden Bemerkungen als unbestimmter Gesetzesbegriff zu werten. Wir schlagen dazu vor, daß dieser Begriff in den Erläuternden Bemerkungen erklärt wird und vermerken, daß nach Ansicht der ÖBB Anschlußkosten auch jene Kosten sind, die den ÖBB aufgrund einer optimalen Verkehrsabwicklung und -verknüpfung mit der angrenzenden Privatbahn entstehen. Vermerkt wird, daß der Begriff "Anschlußkosten" durch § 2 Bundesbahngesetz vermutlich bereits eine inhaltliche Änderung erfahren hat.

§ 2, Abs. 1:

In dieser Bestimmung ist ausgeführt, daß auch landesplanerische Faktoren die Bestellung bestimmter Leistungen bei den Privatbahnen mitbeeinflussen können. Dazu sei vermerkt, daß der Eisenbahnbetrieb inklusive Erstellung der Fahrpläne in der Regel nicht auf ein Bundesland beschränkt sein kann. Vielmehr erfolgt eine bundesweite Abstimmung der Fahrpläne auch mit den Privatbahnen. Wenn daher landesplanerische Faktoren in den Vordergrund gestellt werden, so könnte dies so interpretiert werden, daß lediglich ein Bundesland - und zwar jenes, in welchem sich die Privatbahn befindet - heranzuziehen ist, obwohl die Verkehrsströme nach entsprechendem Umsteigen in der Regel nicht an den Landesgrenzen enden. Es erscheint uns daher eine Ergänzung zu § 2, Abs. 1 notwendig, wonach in den Erläuternden Bemerkungen auf die Notwendigkeit der Verknüpfung der Eisenbahnunternehmen und die Bedienung der Verkehrsströme über einzelne Bundesländer hinaus Bezug genommen wird.

Darüberhinaus wird in gegenständlicher Bestimmung von einer möglichen Bestellung von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden gesprochen. Die Österreichischen Bundesbahnen schlagen daher vor, entsprechende Ausführungen in die Erläuternden Bemerkungen

kungen aufzunehmen, sodaß keine Ungleichbehandlung zu den ÖBB erwächst bzw. entsprechende Bestimmungen für die ÖBB vorzusehen.

§ 2, Abs. 2:

Nach dem Text der Novelle soll nunmehr der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen festlegen. Allerdings erfolgt hier nicht wie im Bundesbahngesetz 1992 eine Definition der gemeinwirtschaftlichen Leistungen nach der entsprechenden Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, sondern wird ein konkreter Inhalt dieser Verordnung ausgedrückt. Nach Ansicht der ÖBB sollte auch im Privatbahnunterstützungsgesetz ein Legalverweis auf die EWG-Verordnung erfolgen.

Ebenso sollte in die Novelle ein Hinweis aufgenommen werden, daß darauf Bedacht zu nehmen ist, welche Tarifermäßigungen und in welchem Ausmaß jeweils den ÖBB als gemeinwirtschaftliche Leistungen übertragen sind. Dies im Sinne eines Gleichklanges zwischen den Schienenverkehrsunternehmen.

3, Abs. 1:

Der geltende § 3, Abs. 1, Privatbahnunterstützungsgesetz sieht vor, daß den ÖBB jene Kosten für personelle und sachliche Leistungen zu erstatten sind, welche den ÖBB für den Anschluß und Übergang zwischen den Eisenbahnunternehmen erwachsen. Demgegenüber sieht die Novelle vor, daß lediglich auf das Benützungsentgelt für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB Rücksicht zu nehmen ist. Es wird daher davon ausgegangen, daß bei den ÖBB bei Anschluß bzw. Übergang einer Privatbahnleistung auf das Netz der ÖBB den ÖBB lediglich Kosten erwachsen, welche dem Bereich "Infrastruktur" zuzuordnen sind. Dies wird nicht unbedingt immer der Fall sein, vor allem dann nicht, wenn entsprechende Fahrpreisabrechnungen für eine Privatbahn erforderlich sind (siehe auch Verkehrsverbünde). Die ÖBB schlagen daher vor, daß § 3, Abs. 1, so ergänzt wird, daß den ÖBB sämtliche Kosten, welche aufgrund des Anschlusses bzw. Überganges von der Privatbahn auf ihr Netz entstehen, ersetzt werden, welche von den ÖBB nachzuweisen wären. Andernfalls würden die ÖBB gesetzlich zu Leistungen gezwungen werden, für die keine Gegenleistungen bestehen.

§ 3, Abs. 2:

§ 3, Abs. 2, sieht vor, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für

- 4 -

Finanzen darüber entscheidet, ob den Privatbahnunternehmen das zu leistende Benützungsentgelt für Leistungen gemäß § 3, Abs. 1 erstattet wird. Diese Bestimmung ist eine Kann-Bestimmung und ist daher eine wesentliche Änderung zum geltenden Gesetzestext, wonach der Bund sich bei bestimmten Voraussetzungen (hoher Betriebsabgang des Privatbahnunternehmens) verpflichtet hat, die anfallenden Kosten für Anschlüsse bzw. Übergänge auf das ÖBB-Netz zu tragen. Für die ÖBB bedeutet dies, daß Vertragspartner (Privatbahnen) nunmehr veranlaßt sein könnten, Zahlungen an die ÖBB zurückzustellen, da der Bund die Sicherstellung der optimalen Verkehrsanbindung zwischen den Eisenbahnunternehmen nicht mehr unmittelbar finanziell gewährleisten will. Dies entspricht nicht dem Gedanken einer optimalen Abstimmung des Verkehrs zwischen den Schienenverkehrsunternehmen.

§ 4, Abs. 1:

Die in diesem Paragraphen genannte Kann-Bestimmung einer Gewährung von Mitteln für die Erhaltung der Schienenverkehrsinfrastruktur der Privatbahnen ist nicht deckungsgleich mit § 2, Abs. 2, Bundesbahngesetz 1992. Einerseits wird im Bundesbahngesetz auch auf den Ausbau der Infrastruktur Bezug genommen, andererseits ist § 2, Abs. 2, Bundesbahngesetz keine Kann-Bestimmung. Es stellt sich daher die Frage des Gleichheitssatzes. Seitens der österreichischen Bundesbahnen wird die Ansicht vertreten, daß eine grundsätzliche Gleichbehandlung der Infrastrukturen der einzelnen Verkehrsträger durch den Gesetzgeber erfolgen sollte. Wenn daher der Bund die Kosten für die Erhaltung der Bundesstraßen trägt, so sollte dies auch für die Schienenverkehrsinfrastruktur gelten. Es wäre daher schon aus diesem Grund notwendig, diese Kann- in eine Muß-Bestimmung umzuwandeln und auch den Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur der Privatbahnen sicherzustellen.

In dieser Bestimmung ist auch vorgesehen, daß die Gewährung von Bundesmitteln davon abhängig gemacht werden kann, daß auch andere Gebietskörperschaften Beiträge zu den Erhaltungskosten gewähren. Allerdings kann die Höhe der vom Bund gewährten Mittel von einer bis zu 50%-igen Zuschußleistung durch andere Gebietskörperschaften abhängig gemacht werden. Dies entspricht nicht der bestehenden Textierung über Eisenbahninfrastruktur im Bundesbahngesetz 1992. Im Sinne des Gleichheitssatzes schlagen wir daher eine ähnliche Regelung in der Novelle zum Privatbahnunterstützungsgesetz vor.

§ 4, Abs. 2:.

Im §2, Abs. 1, Bundesbahngesetz 1992 wird die Eisenbahninfrastruktur

unter Hinweis auf die entsprechende EWG-Verordnung definiert. Wir schlagen daher vor, daß auch in den § 4, Abs. 2, der Novelle eine entsprechende Formulierung wie im Bundesbahngesetz aufgenommen wird.

Bemerkt wird an dieser Stelle, daß der Begriff "Fahrweg" mit dem Begriff "Eisenbahninfrastruktur" nicht identisch sein muß. So werden die Begriffe "Infrastruktur" und "Fahrweg" sowohl in den Erläuternden Bemerkungen als auch im Gesetzestext mehrfach nebeneinander verwendet. Dies könnte bedeuten, daß Interpretationsschwierigkeiten aufgrund des Textes der Novelle erwachsen. Bei genauer Auslegung des Begriffes "Fahrweg" im Zusammenhang mit der entsprechenden EWG-Verordnung (Eisenbahninfrastruktur) könnte sich auch die Frage des Gleichheitssatzes stellen.

§ 4, Abs. 3:

Siehe Ausführungen zu § 4, Abs. 2.

§ 4, Abs. 4 und 5:

Eine Bestimmung, wonach den ÖBB auf Ansuchen Förderungen für Investitionen des Absatzbereiches gewährt werden, ist im Bundesbahngesetz 1992 nicht enthalten. Die ÖBB halten eine derartige Bestimmung für Privatbahnen für sinnvoll und ersuchen um Prüfung, inwieweit eine derartige Bestimmung in einer Novelle zum Bundesbahngesetz - insbesondere dann, wenn ein Vergleich eines Streckenteils der ÖBB mit einer Privatbahn angestellt werden kann - Eingang finden könnte.

Zusammenfassung:

Die ÖBB begrüßen die Angleichung des Privatbahnunterstützungsgesetzes an das Bundesbahngesetz 1992. Im Hinblick auf einen noch besseren Gleichklang der Rechtsvorschriften über Eisenbahnen wird eine verbesserte Abstimmung der Novellierung von Gesetzestexten über Eisenbahnwesen zwischen BMÖWuV und den ÖBB vorgeschlagen.

Für die Österreichischen Bundesbahnen:
Der Generaldirektor:
Dipl.-Ing. Dr. Helmut Draxler eh.