

**BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN  
SEKTION II**

GZ. 41 1021/1-II/8/97 **(25)**

DVR: 0000078  
Himmelpfortgasse 4-8  
Postfach 2  
A-1015 Wien  
Telefax: 513 99 93

Sachbearbeiter:  
MR Dr. Luksch  
Telefon:  
51433 / 1832 DW

An das  
Präsidium des Nationalrates

Wien

Betrifft <b>GESETZENTWURF</b>
Zl. <b>27</b> -GE/19 <b>97</b>
Datum: - <b>1. JUNI 1997</b>
Verteilt <b>2.6.97 U</b>

**Sofort**

*Dr. Klausgruber*

Betr: Entwurf eines BG, mit dem das Eisenbahngesetz 1957  
und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden  
(Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz EIRAG)

Das Bundesministerium für Finanzen übermittelt beiliegend 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden, zur do. Kenntnisnahme.

30. Mai 1997

Für den Bundesminister:

Dr. Hillingrathner

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:



**BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN**  
**SEKTION II**

GZ. 41 1021/1-II/8/97

DVR: 0000078  
Himmelfortgasse 4-8  
Postfach 2  
A-1015 Wien  
Telefax: 513 99 93

Sachbearbeiter:  
MR Dr. Luksch  
Telefon:  
51433 / 1832 DW

An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Verwaltungsbereich Verkehr und  
öffentliche Wirtschaft

Radetzkystraße 2  
1031 W i e n

Betr: Entwurf eines BG, mit dem das Eisenbahngesetz 1957  
und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden  
(Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz EIRAG)

Das Bundesministerium für Finanzen beehrt sich unter Bezugnahme auf die do. Zuschrift vom 28. April 1997, Zl. 210.501/7-VI/1-19997, zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, BGBl.Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl.Nr. 201/1996, und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden (Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz EIRAG) folgende Stellungnahme abzugeben:

Vor Eingehen auf einzelne Bestimmungen des Entwurfes erscheint es erforderlich, festzuhalten, daß hinsichtlich der sich aus dem ggstl. Entwurf ergebenden Kosten do. mit den veranschlagten Budgetmitteln das Auslangen gefunden werden muß.

Ferner weist das Bundesministerium für Finanzen auf die sich allenfalls aus dem neu eingefügten § 59a ergebenden finanziellen Auswirkungen hin, wonach die Regelungen des § 31 Abs. 1 - 4 nicht mehr anzuwenden sind, wenn die Konzession nach dem 1.1.200 erlischt. Angesichts des Umstandes, daß die Konzessionen der Graz-Köflacher-Eisenbahn (GKB) und der Wiener Lokalbahn AG (WLB) 1998 d.h. vor dem 1.1.2000 ablaufen und damit das derzeit geltende Heimfallsrecht noch zur Anwendung gelangt, ist zu befürchten, daß für den Fall einer Nichteinigung über eine Konzessionsverlängerung das Heimfallsrecht wirksam wird und dadurch dem Bund unabsehbare Ausgaben entstehen können.

Auf diesen Punkt wäre daher besonders Bedacht zu nehmen.

Im einzelnen ist zum folgenden Entwurf folgendes festzuhalten:

#### **Art. I**

- Z. 1            Statt "Dem § 1 wird folgender § 1a angefügt: "hätte es "Nach § 1 wird folgender § 1a eingefügt: "zu lauten.
- Z. 8            "Im § 21 lautet Abs. 3: "wäre durch die Wortfolge "§21 Abs. 3 lautet: " zu ersetzen.
- Z. 10,11      Die Absatzbezeichnungen 3 bis 5 (§ 22 idgF besteht aus 5 Absätzen) wären dem Entfall des Abs. 2 entsprechend zu adaptieren.
- Z. 12,15,     Nach der Anordnung "§ 23 (bzw. § 25 ) lautet" fehlt jeweils die Paragraphenbezeichnung.

#### **Inhaltlich wird folgendes bemerkt:**

##### **§ 22 Abs. 1:**

Im letzten Satz sollte der Ausdruck "Eisenbahnunternehmen" durch "Eisenbahnverkehrsunternehmen" ersetzt werden.

##### **§ 23:**

Die vorgesehene Regelung ist im Gegensatz zur bisherigen unklar. Es wäre daher eine dem Art. 18 B-VG entsprechende klare Regelung zu treffen.

##### **§ 24 a:**

Das Zitat in Abs. 2 "Verordnung (EWG) Nr. 2508/70" wäre zu berichtigen auf Nr. 2598/70. **§ 24 b:**

Kommt dem Fahrwegbetreiber auch eine hoheitliche Funktion zu? In Teilbereichen ist z. B. von Anträgen die Rede, dann wiederum von Vereinbarungen, dann soll wiederum in der Folge gegen Entscheidungen der Schiedsstelle eine Anrufung des VwGH möglich sein. Sofern dem Fahrwegbetreiber auch eine hoheitliche Funktion zukommt, wären den Ausgliederungsrichtlinien zufolge deren rechtliche Instrumente anzuführen (z. B. Rechtsform der Ablehnung), das Aufgabengebiet abschließend und klar zu regeln, eine Weisungsbindung und die Aufsichtsmittel aufzunehmen.

Welcher Rechtscharakter kommt einer Sicherheitsbescheinigung zu?

Im übrigen wäre insbesondere der 1. Satz sprachlich so zu überarbeiten, daß er allgemein verständlich ist. Der letzte Satz ist nicht nachvollziehbar. Unter welchen Voraussetzungen setzt die Behörde eine Frist? Erfolgt dies im Einzelfall oder generell, auf Antrag?

**§ 24 c:**

Abs. 1:

Es wird vorausgesetzt, daß die Verwaltungskosten der Zuweisungsstelle vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen getragen werden. Die Namhaftmachung (in welcher Rechtsform erfolgt diese?) einer anderen Zuweisungsstelle sollte insbesondere zur Voraussetzung haben, daß diese auch entsprechend qualifiziert ist. Soll dies nicht der Zustimmung der Behörde bedürfen?

Abs. 2:

Sofern die Zuweisungsstelle hoheitlich tätig wird, wäre klarzustellen, in welcher Rechtsform eine Kautions verlangt werden soll. Außerdem wäre ergänzend Art. 12 der EU-RL zu berücksichtigen und umzusetzen.

**§ 24 d:**

Es wäre klar zum Ausdruck zu bringen, daß (Art. 8 der EU-RL zufolge) der MS nach Anhörung des Fahrwegbetreibers die Vorschriften über die Festsetzung der Entgelte erläßt, der Fahrwegbetreiber dem Bund alle (gem. Art. 9 der EU-RL) erforderlichen Auskünfte zu erteilen hat (oder soll eine diesbezügliche Regelung in der VO gem. § 24 e erfolgen?) und zwischen wem eine globale Benützungsentgeltvereinbarung getroffen werden soll.

**§ 24 e:**

Die Verordnungsermächtigung wäre ausdrücklich im Einvernehmen mit dem BMF vorzusehen.

**§ 24 g:**

Es wären noch nähere Regelungen über die Schiedsstelle (etwa analog dem Bundesvergabebeamten oder der Bundesvergabekontrollkommission) vorzusehen. Eine allfällige Vergütung für die Mitglieder der Schiedsstelle wäre ebenfalls noch ausdrücklich zu regeln (z. B. durch eine VO-Ermächtigung an den BMWV im Einvernehmen mit dem BMF - z. B. analog dem Bundesvergabegesetz).

**§ 25:**

Diese Verweisung entspricht nicht den Legist. RL.

**§ 29:**

Es wäre klarzustellen, daß eine Interessentensuche durch die Behörde auf Kosten des antragstellenden Unternehmens erfolgt.

Wie konkret müssen die Bemühungen um einen Ersatzverkehr sein? Was ist, wenn die Bemühungen erfolglos bleiben und kein Ersatzverkehr eingerichtet wird? Wer trägt die Kosten des Ersatzverkehrs und für welche Dauer wäre dieser vorzusehen.

**§ 31a:**

Welche andere Vereinbarung zwischen wem kann gemeint sein?

**Art. II**

§ 5 Abs. 1:

Um welche anderen Eisenbahnen soll es sich hier handeln? Es wäre eine entsprechende Klarstellung erforderlich.

Im übrigen fehlt die Absatzbezeichnung "(1)".

Einer überarbeiteten Fassung wird entgegengesehen.

U.a. wurden dem Präsidium des Nationalrates 25 Ausfertigungen der ho. Stellungnahme übermittelt.

30. Mai 1997

Für den Bundesminister:

i.V. Dr. Hillingrathner

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

