



Für unser Land!

LEGISLATIV-
UND
VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

ZAHL
0/1-258/88-1997

DATUM
28.5.1997

CHIEMSEEHOF
FAX (0662) 8042 - 2164
TEL (0662) 8042 - 2982
Frau Dr. Margon

BETREFF
Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz; Stellungnahme
Bezug: Do ZI 210.501/7-VI/1-1997

Betrifft **GESETZENTWURF**
Zl. 27 -GE/19... 27
Datum: - 4. JUNI 1997
Verteilt 6.6.97 ✓

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

Dr. Klaus Grobner

Allgemeines:

Grundsätzlich ist festzustellen, daß zu der beabsichtigten Anpassung des Eisenbahngesetzes an die neuen Richtlinien für den Eisenbahnverkehr nichts zu bemerken ist, soweit es den Inhalt der Umsetzungsbestimmungen betrifft. Das Eisenbahngesetz 1957 regelt aber nicht nur den Bau und den Betrieb von Schienen-Eisenbahnen und die Voraussetzungen hiezu, sondern auch von Seilbahnen, die gemäß § 1 Abs 1 Z 3 ebenfalls Eisenbahnen sind. Der vorliegende Entwurf nimmt auf diesen Umstand nicht ausreichend Rücksicht. Er gibt daher Anlaß zu den nachstehenden Bemerkungen.

Zu Z 1:

Mit § 1a wird erstmals der Begriff des Eisenbahnunternehmens definiert, allerdings nur für den "Bereich des Schienenverkehrs". Somit bleiben Seilbahnunternehmen weiterhin Eisenbahnunternehmen im Sinne des §§ 18 ua EisbG 1957.

Zu Z 6:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (also im Bereich der Schienenbahnen) benötigen offenbar als Voraussetzung für den Erwerb einer Eurokonzession gemäß § 14 Abs 5 des Entwurfes in Verbindung mit § 17 Abs 2a und § 17a Abs 1 Unterlagen über die finanzielle Leistungsfähigkeit. Damit erscheint im Hinblick auf § 17a Abs 1 des Entwurfes die finanzielle Leistungsfähigkeit als Konzessionserfordernis normiert.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen die finanzielle Leistungsfähigkeit nachweisen müssen und nicht zB auch Seilbahnunternehmen. Da § 17 Abs 1 unverändert bleiben soll, haben Seilbahnunternehmen im Konzessionsverfahren weiterhin nur anzugeben, wie die erforderlichen Geldmittel beschafft werden, ohne daß die finanzielle Leistungsfähigkeit einen Bewilligungstatbestand bzw der Wegfall der Leistungsfähigkeit einen Konzessionsentziehungstatbestand darstellt. Dazu wird auf die vergleichbaren Bestimmungen aus dem Schifffahrtsrecht hingewiesen.

Zu Z 7:

Im § 17a Abs 1 ist als Erfordernis für die Eurokonzession festgelegt, daß eine Haftpflichtversicherung nachzuweisen ist. Ein derartiges Erfordernis wird derzeit für Seilbahnen lediglich durch eine Konzessionsauflage vorgesehen; eine ausdrückliche gesetzliche Voraussetzung wäre zweckmäßig.

Zu Z 8:

Im neugefaßten Abs 3 des § 21 ist festgelegt, daß das Eisenbahnunternehmen auch die Ausbildung seiner für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlichen Bediensteten durch allgemeine Anordnungen zu regeln hat, soweit hiefür nicht Regelungen durch Rechtsvorschriften vorgegeben sind. Damit wären auch bei Seilbahnen Betriebsvorschriften und deren eisenbahnrechtliche Genehmigung nur mehr für die Betriebsleiter selbst, nicht jedoch für Maschinisten und Stationsbedienstete vorgesehen. Diese Einschränkung würde die bisherigen Betriebsvorschriften aus dem Seilbahnbereich als nicht mehr notwendig darstellen; dem kann im Hinblick auf die Bedeutung dieser Betriebsvorschriften nicht zugestimmt werden. § 21 Abs 3 letzter Satz erscheint insoferne als zu eng gefaßt, als eine Anpassung der Betriebsvorschriften nicht nur im Fall eines Widerspruchs mit generellen Rechtsvorschriften erforderlich ist, sondern auch aufgrund von sonstigen Anordnungen der Behörde (wie in der Vergangenheit zB nach Seilbahnunfällen) oder im Zusammenhang mit der Anpassung an den Stand der Technik.

Zu Z 10:

Im § 22 Abs 1 ist die Verpflichtung zur Führung des bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren Verkehrs aufgrund von Tarifen und - im Personenverkehr auch von Fahrplänen - nur mehr für Eisenbahnverkehrsunternehmen normiert.

Da dieser Begriff gemäß § 1a des Entwurfes nur für Eisenbahnunternehmen im Bereich des Schienenverkehrs gilt, bedeutet dies, daß andere Eisenbahnunternehmen wie eben Seilbahnunternehmen keine Verpflichtung zur Auflage von Tarifen und Fahrplänen mehr hätten. (Siehe auch Abs 3 des bestehenden § 22 EisebG, der nach wie vor den Begriff "Eisenbahnunternehmen" verwendet.) Da dies im Hinblick auf die Personenbeförderung am Seilbahnsektor unmöglich Wille des Gesetzgebers sein kann, muß klargelegt werden, daß diese Verpflichtung nicht nur Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrs trifft.

Zu Z 13:

Auch die Mitbenützung von Anschlußbahnen zB durch Nebenanschlußbahnen oder andere Mitbenützer unterliegt der Bestimmung des § 24. Damit wäre im Fall einer Uneinigkeit nicht mehr der Landeshauptmann, sondern die unabhängige Schiedsstelle für die Entscheidung über die Mitbenützung zuständig. Dies wird abgelehnt. In Umsetzung der EU-Richtlinie sollen nur Bestimmungen für den internationalen Verkehr (wie zB Zugangsrechte zur Verkehrsinfrastruktur) geschaffen und nicht Zuständigkeiten der Länder bzw Landeshauptleute in regionalen Verkehrsbereichen (Anschlußbahnen) gekürzt werden. Außerdem wird die Regelung als verfassungswidrig angesehen.

Zu Z 18:

Die im § 29 Abs 1 vorgesehene Bewilligung zur vorübergehenden oder dauernden Einstellung einer Eisenbahn betrifft nach wie vor auch die vorübergehende Einstellung von Seilbahnen, wie sich dies für eine oder zwei Wintersaisonen in der Vergangenheit für notwendig gezeigt hat. Im Entwurf ist zwingend vorgesehen, daß eine solche Bewilligung nur erteilt werden darf, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme der Eisenbahn durch Dritte zu fairen Bedingungen erfolglos bleiben. Das würde bedeuten, daß ein Seilbahnunternehmen eine Seilbahn nicht vorübergehend einstellen kann, ohne daß bereits Dritte betreffend die Übernahme der Seilbahn zu kontaktieren wären, obwohl an deren Übertragung noch nicht gedacht ist.

Auch der wirtschaftlich zumutbare Ersatzverkehr ist bei einzustellenden Seilbahnen, bei denen der Einstellungsgrund die wirtschaftliche Unzumutbarkeit ist, nicht zu realisieren.

In diesem Zusammenhang muß nochmals darauf hingewiesen werden, daß der derzeit einzige Grund für eine Entziehung der Konzession gemäß § 56 EisbG eine die Sicherheit beeinträchtigende nicht-ordnungsgemäße Führung der Eisenbahn trotz wiederholter Ermahnung darstellt. Eine Konzession kann aber nicht entzogen werden, wenn ein Seilbahnunternehmen finanziell nicht mehr in der Lage ist, den öffentlichen Betrieb nach den Erfordernissen der Konzession zu führen.

Zu Z 22:

Vorerst ist zu begrüßen, daß nunmehr für den Bau einer öffentlichen bzw nicht-öffentlichen Eisenbahn ohne erforderliche Konzession (§ 17 EisbG) bzw ohne erforderliche Genehmigung (§ 51 Abs 1 EisbG) ein Straftatbestand eingefügt wird.

Nach ha Ansicht wäre ebenso wie im § 54 Abs 2 durch einen Klammerausdruck klarzustellen, ob die Eisenbahnbehörde die zuständige Strafbehörde sein soll oder die Bezirksverwaltungsbehörde.

Dennoch ist festzuhalten, daß diese neue Bestimmung insoweit unbefriedigend ist, als nach wie vor nur ein kompletter Neubau einer öffentlichen oder nichtöffentlichen Eisenbahn ohne Genehmigung unter Strafe gestellt wird, nicht jedoch auch konsenslose Änderungen im Sinne der § 36 Abs 2 und 3 oder § 51 Abs 2, wie zB am Seilbahnsektor die Errichtung von seilbahntechnischen Einrichtungen (wie Klemmenversetzpodeste etc) oder am Anschlußbahnsektor beispielsweise für die Errichtung neuer Gleisabschlüsse oder Weichen etc ohne erforderliche Baugenehmigung.

Es ist daher nach ha Ansicht sicherzustellen, daß nicht nur der Betrieb einer neuen oder geänder-ten Eisen- bzw Seilbahn ohne Betriebsbewilligung, sondern auch der Bau von eisenbahntechnischen Anlagen oder Hochbauten ohne Baugenehmigung durch die richtige Zitierung der zu-treffenden gesetzlichen Bestimmungen unter Sanktion gestellt wird.

Für die Landesregierung:



Dr. Herfrid Hueber
Landesamtsdirektor