



7/SN-135/ME

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Telex 1370-900 Telefax 531 15/2699
DVR: 0000019

GZ 602.087/0-VIA/5/97

An das
Präsidium des Nationalrates

1010 Wien

Betrifft GESETZESDRAFT	
Zl. 28 ...	-GE/19... 17
Datum: - 4. JUNI 1997	
Verteilt 6. 6. 97	

Siess-Scherz

2968

D. Klausgraber

Betrifft: Entwurf eines Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetzes;
Begutachtungsverfahren

In der Anlage übermittelt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst im Sinne der
Entschließung des Nationalrates vom 5. Juli 1961 25 Ausfertigungen seiner
Stellungnahme zum oben angeführten Gesetzesentwurf.

30. Mai 1997
Für den Bundeskanzler:
OKRESEK

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

[Handwritten signature]



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Telex 1370-900 Telefax 531 15/2699
DVR: 0000019

GZ 602.087/0-VIA/5/97

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

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Siess-Scherz

2968

210.501/7-VI/1-1997
28. April 1997

Betrifft: Entwurf eines Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetzes;
Begutachtung

Zum mit der do. oz. Note übermittelten Gesetzesentwurf nimmt das
Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst wie folgt Stellung:

I. Vorbemerkung:

Das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 13. Juni 1973,
GZ 33.123-IIa/73, demzufolge Begutachtungsfristen so zu bemessen sind, daß den
zur Begutachtung eingeladenen Stellen eine Äußerungsfrist von wenigstens sechs
Wochen zur Verfügung steht, darf in Erinnerung gerufen werden.

II. Zum Gesetzesentwurf selbst:

A. Allgemeines in legistischer Hinsicht:

Jeder der Novellenartikel sollte zusätzlich zur Artikelbezeichnung mit einer seinen Inhalt anzeigenden Überschrift versehen werden, z.B. „Änderung des Eisenbahngesetzes 1957“.

In legistischer Hinsicht ist es im allgemeinen nicht wünschenswert, Textteile in Klammern zu setzen; dies jedenfalls wenn damit eine Abwertung der fraglichen Textteile als nebensächlich, selbstverständlich oder dergleichen verbunden ist oder es sich um das Nachstellen einer Alternative handelt (vgl. RL 26 der Legistischen Richtlinien 1990). Solche dem Bedürfnis nach Klarheit und Eindeutigkeit des Ausdrucks nicht genügende Klammern sind im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz verhältnismäßig häufig anzutreffen (vgl. in Art. I § 1a Abs. 1 Z 1, § 14 Abs. 2, § 17 Abs. 2a, § 22 Abs. 1, § 24a Abs. 4 Z 3, § 24b zweiter Satz, § 24g Abs. 2, § 29 Abs. 1 sowie § 29a Abs. 1 und 2). In derartigen Fällen sollte ohne die Bildung eines Klammersausdruckes das Auslangen gefunden werden.

In terminologischer Hinsicht:

Der mehrfach vorkommende Begriff „Mitgliedstaat“ wäre ohne Fugen-s zu schreiben.

Die Begriffe „Europäische Union“ und „Europäischer Wirtschaftsraum“ sollten nicht durch Abkürzungen wiedergeben werden.

Der Ausdruck „Eurokonzession“ ist einerseits übermäßig salopp, andererseits legt er eine unzutreffende Assoziation mit der künftigen gemeinsamen Währung nahe. Eine andere Begriffsprägung, z.B. „Europakonzession“, sollte erwogen werden.

In einer Anzahl von Entwurfsbestimmungen wird (wie bereits in der durch das Strukturanpassungsgesetz 1996 hergestellten Fassung) der Ausdruck „diskriminierungsfrei“ verwendet. Es wird nicht übersehen, daß in den entsprechenden Richtlinien vorgesehen ist, daß „jegliche Diskriminierung zu

3

vermeiden ist“. Aus sprachlichen Gründen und um eine Harmonisierung mit der in der österreichischen Rechtsordnung gebräuchlichen Terminologie herbeizuführen, wird allerdings vorgeschlagen, stattdessen etwa die Ausdrucksweise „nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung“ zu wählen.

Fragen der Schreib- und Zitierweise:

Der Schriftsatz sollte dem des Bundesgesetzblattes entsprechen, namentlich was Einzüge und Einrückungen betrifft. Der Gestaltung des Bundesgesetzblattes entspricht auch eine Kursivschreibung von Novellierungsanordnungen.

Bei der erstmaligen Zitierung anderer Rechtsvorschriften sollte ihre Fundstelle angegeben werden. Soweit auf Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaften verwiesen wird, wäre in diesem Sinne (auch) die Fundstelle der Rechtsvorschriften im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften anzugeben.

Soweit bei Verweisungen auf Bundesgesetzen deren Anwendung auf die jeweils geltende Fassung intendiert ist, wäre die Aufnahme einer generellen Verweisungsbestimmung (RL 62 der Legistischen Richtlinien 1990) zu erwägen.

Es wird darauf hingewiesen, daß im Sinne der RL 117 der Legistischen Richtlinien 1990 nach der Paragraphenbezeichnung jeweils ein Punkt zu setzen ist (vgl. aber im Art. I § 1a, § 4, § 17a, §§ 24 ff, in Art. II § 1).

B. Zum Titel:

Der Titel eines Bundesgesetzes hat zunächst die Normenkategorie (z.B. „Bundesgesetz“) anzugeben (RL 100 der Legistischen Richtlinien 1990). Ferner ist der Titel (oder, bei Vorhandensein: der Kurztitel) jeder zu ändernden Rechtsvorschrift (ohne Datum und Fundstelle) zu zitieren (RL 120 der Legistischen Richt

4

linien 1990). Hieraus ergibt sich für das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz der Titel

„Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden“.

Diesem Titel können - in Klammer - ein Kurztitel und eine Abkürzung - die voneinander durch einen Gedankenstrich zu trennen wären - angefügt werden. Die Abkürzung sollte so gewählt werden, daß ihre Bestandteile die wesentlichen Bestandteile des Kurztitels in geläufiger Weise anzeigen. Dem entspricht die Buchstabenkombination „EI“ (für „Eisenbahn“) nicht; da der Gesetzgeber in den bestehenden Abkürzungen „EBG“ und „EKHG“ als Platzhalter für „Eisenbahn“ den Buchstaben „E“ gewählt hat, sollte dies auch hier geschehen.

Dem Kurztitel und der Abkürzung sollte jeweils eine Jahreszahl (die des Jahres der vorgeschichtlichen Kundmachung) beigegeben werden, um eine einwandfreie Unterscheidung von früheren und künftigen Novellen zu ermöglichen.

C. Zu einzelnen Bestimmungen:

1. Zu Art. I:

Zum Einleitungssatz:

Im Einleitungssatz hätte es „durch das Bundesgesetz ...“ zu heißen.

Zu Z 1 (§ 1a):

Die Novellierungsanordnung hat richtig zu lauten:

„Nach § 1 wird folgender § 1 a eingefügt:“

Der am Ende des Abs. 1 Z 1 stehende Klammerausdruck „(Fahrwegbetreiber)“ ist in normativer Hinsicht unangebracht, da er nicht geeignet ist, der gegebenen Definition in inhaltlicher Hinsicht etwas hinzuzufügen; dabei fällt insbesondere auch auf, daß für den Ausdruck „Fahrwegbetreiber“ in Art. 2 Buchst. c der Richtlinie 95/19/EG eine Definition gegeben wird, die mit der Definition des Begriffs „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ in der Entwurfsbestimmung nicht übereinstimmt.

In Abs. 1 letzter Satz hat es richtig zu lauten: „Eisenbahnunternehmen“

Der in Abs. 2 letzter Satz Halbsatz verwendete Ausdruck „Region“ ist erklärungsbedürftig, worauf zumindest in den Erläuterungen bedacht genommen werden sollte; dabei wird nicht übersehen, daß diese Schwierigkeit schon in den umzusetzenden Richtlinien angelegt ist.

Zu Z 2 (§ 4):

Im Hinblick auf Abs. 1 Z 2 ist zunächst anzumerken, daß bei einer untergliederten Aufzählung jede Untergliederung zusammen mit dem Einleitungsteil einen in sich geschlossenen Satz bilden sollte; dem stehen (in Abs. 1 Z 2) Bezugnahmen wie „darüber hinaus“ und „weiteren“ im Wege. Aus diesem Grund und im Sinne einer auch hinsichtlich Z 1 präziseren Ausdrucksweise sollte es am Ende des Einleitungsteils „Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen.“ heißen; der erste Satzteil jeweils der Z 1 und der Z 2 kann und sollte demnach entfallen. Im Hinblick auf die vorgeschlagene Modifikation des Einleitungsteils wäre an das Ende der Z 1 anstelle des Strichpunktes das Wort „oder“ zu setzen. Die Fundstelle des Hochleistungsstreckengesetzes wäre anzugeben.

In Abs. 1 Z 2 wirkt die Formulierung „wobei ... hiefür“ pleonastisch. Besser sollte es entweder „unter der Voraussetzung der Hauptbahnen erklärt, daß ...“ oder „zu Hauptbahnen erklärt, weil ...“ heißen.

6

Im Zusammenhang mit dem Wort „sollen“ am Ende der Z 2 stellt sich die Frage, wessen (wie festzustellende?) Wünsche oder Absichten damit umschrieben werden sollen.

Am Ende des Abs. 2 wäre ein Punkt zu setzen.

Zu Z 4 (§ 14 Abs. 5 und 6):

Die Novellierungsanordnung sollte lauten:

„Dem § 14 werden folgende Abs. 5 und 6 angefügt:“

Im letzten Halbsatz des Abs. 6 sollte an Stelle der Formulierung „belegen konnte“ der Ausdruck: „belegt“ gewählt werden.

Zu Z 5 (§ 15 Abs. 2 lit. b):

Auch hier hätte es „Vertragsparteien des Abkommens über den ...“ zu heißen.

In Abs. 3 Z 2 sollte es „von und nach Österreich oder b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit;“ heißen.

Zu Z 6 (§ 17 Abs. 2a):

Es wird angeregt, die Formulierung in Abs. 2a dem geltende Abs. 2a anzugleichen. Im ersten Satz sollte daher der Ausdruck „über Abs. 2 hinaus“ entfallen. Nach dem ersten Halbsatz im zweiten Satz sollte ein Strichpunkt gesetzt werden.

Zu Z 7 (§ 17a):

Im zweiten Satz des Abs. 1 hat es wohl richtig zu lauten: „die [oder: eine] Deckung“.

In Abs. 2 sollte im dritten Satz ausdrücklich angeordnet werden, daß die Behörde in der Konzession die Zeiträume für das Nachweisen des Fortbestehens der Voraussetzungen nach Art. 1 festzusetzen hat. Dementsprechend sollte der zweite Satz wie folgt formuliert werden:

„In der Konzession sind eine angemessene Betriebseröffnungsfrist sowie Zeiträume von jeweils höchstens 5 Jahren festzusetzen, vor deren Ablauf der Behörde das Fortbestehen der Voraussetzungen nach Abs. 1 nachzuweisen ist.“

Der letzte Satz des Abs. 2 sollte wie folgt formuliert werden:

„Bei Wegfall der Änderung der Voraussetzungen für die Konzessionverteilung hat die Behörde die Konzession zu entziehen oder entsprechend einzuschränken.“

In Abs. 3 wird festgelegt, daß Richtlinien im Weg einer Verordnungsermächtigung umgesetzt werden sollen. Abgesehen davon, daß eine derart unbestimmte Verweisung im Lichte des Art. 18 Abs. 1 B-VG verfassungsrechtlich bedenklich erscheint, ist auf folgendes hinzuweisen: EG-Richtlinien bedürfen einer innerstaatlichen Umsetzung; eine dynamische Verweisung auf Gemeinschaftsrecht wäre daher, soweit sie sich auf Richtlinien bezieht - und sich nach der in der Entwurfsbestimmung vorgesehenen Fassung auch auf künftige Richtlinien erstrecken könnte - verfassungsrechtlich unzulässig. In legislatischer Hinsicht wäre zur Ausräumung der mit einer dynamischen Verweisung grundsätzlich verbundenen Problematik zu erwägen, die fraglichen EG-Verordnungen unter genauer Angabe ihrer derzeit geltenden Fassung aufzuzählen

Zu Z 8 (§ 21 Abs. 3):

Die Novellierungsanordnung sollte, analog den Novellierungsanordnungen anderer Entwurfsbestimmungen, „§ 21 Abs. 3 lautet:“ lauten.

In Abs. 3 erster Satz wird angeordnet, daß das Eisenbahnunternehmen allgemeine Anordnungen zu treffen hat, „soweit hier für nicht Regelungen durch Rechtsvorschriften vorgegeben sind“. Diese Bestimmung hat offenbar den Zweck, allgemeine Anordnungen des Eisenbahnunternehmens zu erübrigen, soweit das

8

Verhalten und die Ausbildung der betreffenden Bediensteten ohnedies bereits durch Rechtsvorschriften geregelt sind. Diesem Zweck wird die vorgesehene Formulierung allerdings nicht gerecht:

Zunächst enthält die Formulierung offenbar eine Vermengung der Ausdrucksweisen „Regelungen ... bestehen“ und „(Verhalten, Ausbildung usw.) ... vorgegeben sind“. Die Formulierung läßt aber auch nicht erkennen, ob lediglich Bereiche, die nicht durch Rechtsvorschriften geregelt sind, durch allgemeine Anordnungen geregelt werden müssen oder ob auch eine Pflicht zur Konkretisierung von Rechtsvorschriften durch allgemeine Anordnungen besteht. Diese Unklarheit über die Reichweite der Regelungspflicht hat eine Wurzel darin, daß nicht normiert wird, zu welchem Zweck und unter welchen Gesichtspunkten die allgemeinen Anordnungen zu treffen sind.

Erst eine Interpretation unter Bezugnahme auf den letzten Satz des Abs. 3 legt die Annahme nahe, daß die allgemeinen Anordnungen den Rechtsvorschriften zu entsprechen haben. Der letzte Satz könnte gestrichen werden, wenn im ersten Satz klargestellt wird, daß die allgemeinen Anordnungen den Rechtsvorschriften zu entsprechen haben. Daraus ergäbe sich auch bei Änderung der entsprechenden Rechtsvorschriften ein Anpassungsbedarf der allgemeinen Anordnungen, ohne daß es einer ausdrücklichen Bestimmung im dritten Satz bedürfte.

Zu Z 9 (§ 22 Abs. 1):

Im zweiten Satz des § 22 Abs. 1 findet sich die Formulierung „Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Eisenbahnverkehrs anzubieten und zur Verfügung zu stellen“. Es stellt sich die Frage, ob die Wortfolge „zwecks Eisenbahnverkehrs“ im Hinblick auf die Begriffsbestimmung in § 1a Abs. 1 Z 2 nicht entfallen könnte, da in dieser Bestimmung klargestellt wird, daß Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Eisenbahnverkehr zu dienen haben.

Die Formulierung „für die Benützung ... ist ... die (konkrete) Festsetzung des Benützungsentgeltes zu bestimmen“ ist redundant. Fraglich bleibt gleichwohl, auf welche Weise die Festsetzung zu erfolgen hat, ob etwa Raum für eine privatautonome Vereinbarung besteht.

Der letzte Satz sollte sich sinnentsprechend wohl an das Eisenbahnverkehrsunternehmen richten.

Zu Z 12 (§ 23):

In dieser Bestimmung wird angeordnet, daß die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen eine direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif im Vereinbarungsweg einzurichten oder daran mitzuwirken haben. Es stellt sich die Frage, welcher Regelungsgehalt der Formulierung „oder daran mitzuwirken“ zukommt, wenn zunächst angeordnet wird, daß im Vereinbarungsweg eine Regelung zu finden ist. Sollte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen lediglich an einer Vereinbarung mitwirken, dieser aber letztlich nicht zustimmen, so kommt wohl keine Vereinbarung zustande.

Zu Z 13 (§ 24):

In Abs. 1 werden Satz wird die Formulierung verwendet, daß das Eisenbahnunternehmen „zugunsten von Fahrbetriebsmittel erzeugenden Unternehmern“ die Mitbenützung der Anlagen zu gestatten habe. Aus sprachlichen Gründen wäre vorzuschlagen, diesen Satz wie folgt zu formulieren:

„Das Eisenbahnunternehmen hat außerdem Unternehmen, die Fahrbetriebsmittel erzeugen, die Mitbenützung ...“.

In Abs. 2 wird angeordnet, daß unter der Voraussetzung, daß eine Vereinbarung nicht binnen angemessener Frist zustande kommt, die unabhängige Schiedsstelle angerufen werden könne. Es stellt sich dabei die Frage, ob das Vorliegen der Zulässigkeitsvoraussetzung des fruchtlosen Verstreichens einer „angemessenen

Frist“ von der unabhängigen Schiedsstelle zu beurteilen ist und diesfalls - unter der Voraussetzung, daß die Schiedsstelle davon ausgeht, daß diese angemessene Frist noch nicht verstrichen sei - der Antrag zurückzuweisen ist. Es wäre wünschenswert, hier entsprechende Ausführungen in die Erläuterungen aufzunehmen.

Zu Z 14 (§§ 24a ff):

Die Paragraphenbezeichnungen wären unmittelbar vor den Text zu setzen.

Zu § 24a:

Das am Ende des Abs. 2 gesetzte Anführungszeichen hätte zu entfallen.

Im Einleitungsteil des Abs. 3 sollte die Abkürzung „u.“ (schon weil damit eine nur geringe Ersparnis verbunden ist) vermieden werden; die Wortfolge „zugunsten von“ sollte - wie in § 24 Abs. 1 - entfallen.

Die Vorstellung einer „Zulassung für den Verkehr auf Haupt- oder Nebenbahnen“ (Abs. 3 Z 1) ist dem Eisenbahngesetz 1957, soweit ersichtlich, auch in der Entwurfsfassung fremd. Treffender wäre wohl eine Bezugnahme auf den Gegenstand der verliehenen Konzession.

Bezüglich Abs. 3 Z 3 leuchtet nicht ein, warum gerade hier die Zukunftsform „haben werden“ verwendet wird und welche Konstellation eine derartige Differenzierung überhaupt zu begründen geeignet wäre.

In Abs. 3 Z 6 wird eine gesetzliche Grundlage für den Abschluß von bilateralen Ressortabkommen (auf Verordnungsstufe) durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr geschaffen. Diese Rechtsgrundlage entspricht jedoch nicht dem Grundsatz des Art. 18 B-VG. Im übrigen liegt im letzten Halbsatz zunächst eine zu einem unkorrekten Ergebnis führende Vermengung von Ausdrucksweisen vor (Durchführungsbestimmungen *treffen*, die Durchführung *regeln*). Auch auf die

verfassungsrechtlichen Regelungen über die Befugnis zum Abschluß von Staatsverträgen (Art. 65 Abs. 1, Art. 66 Abs. 2 B-VG) wäre Bedacht zu nehmen (vgl. etwa § 3 Abs. 1 und § 14 Abs. 1 Fremdenengesetz BGBl. Nr. 838/1992). Dabei erschiene - abgesehen von der erforderlichen Determinierung - die Formulierung „Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind“ ausreichend.

In Abs. 4 sollte der am Ende der Z 2 gesetzte Beistrich durch das Wort „und“ ersetzt werden.

Zu § 24b:

In § 24b wird der Begriff „Fahrwegbetreiber“ verwendet. In § 1a Abs. 1 Z 1 wird als Fahrwegbetreiber das Eisenbahninfrastrukturunternehmen definiert. Es wäre vorzuschlagen, wie in den vorherigen Bestimmungen jeweils den Begriff „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ zu verwenden oder für den Begriff des Fahrwegbetreibers eine eigenständige Definition einzuführen.

Die Formulierung „auf Antrag“ erscheint unpassend, da dem Fahrwegbetreiber hier wohl keine Behördenqualität zukommt, sondern es sich um eine Rechtsbeziehung zwischen Eisenbahnunternehmen handelt.

Im zweiten Satz müßte es aus sprachlichen Gründen entweder „Fahr- und Begleitpersonal ... besitzen“ oder „das Fahr und Begleitpersonal ... besitzt“ heißen.

Im letzten Satz des § 24b wird angeordnet, daß von der Behörde eine angemessene Frist für eine Sicherheitsbescheinigung festzusetzen ist. Aus dem Gesetzeswortlaut geht jedoch nicht bzw. nicht mit der wünschenswerten Klarheit hervor, in welchem Verfahren bzw. auf Grund wessen Antrags die Behörde eine angemessene Frist festzusetzen hat.

Zu § 24c:

In § 24d sollte anstelle der Wortfolge „keine Diskriminierung“ im ersten Satz folgende Formulierung gewählt werden: „keine Ungleichbehandlung“.

In § 24e wird im letzten Satz erneut auf umzusetzende Regelung der EU verwiesen. Es wird dazu auf die oben zu Z 7 (§ 17a) gemachten Ausführungen hingewiesen.

Zu § 24f und § 24g:

In § 24f Abs. 1 ist vorgesehen, daß in einer „Vereinbarung zwischen dem Fahrwegbetreiber und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen“ die „weiteren administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten des Zugangs“ zu regeln sind. Abs. 2 dieser Gesetzesstelle normiert lapidar, daß im Falle, daß „eine solche Vereinbarung binnen angemessener Frist nicht zustande (kommt)“, die in § 24g näher geregelte unabhängige Schiedsstelle „auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen ... über den Zugang zur Schieneninfrastruktur und dessen Modalitäten zu entscheiden (hat)“. Dies bedeutet offenbar, daß ein grundsätzlich zwischen Privaten zu setzender privatrechtlicher Akt ausnahmsweise durch Bescheid einer Verwaltungsbehörde (vgl. § 24g Abs. 3) ersetzt werden kann. Die vorgeschlagene Regelung erscheint aus folgenden Gründen bedenklich:

- Im Verfahren außer Streitsachen ist vereinzelt vorgesehen, daß Gerichte eine „verweigerte Zustimmung auf Antrag eines Vertragsteiles zu ersetzen“ haben (vgl. etwa § 181 Abs. 3 ABGB) oder Mehrheitsbeschlüsse mit Wirkung auch für die widerstrebende Minderheit genehmigen können (vgl. etwa § 14 Abs. 3 WEG). In diesen Fällen ist jedoch der Gegenstand der gerichtlichen Entscheidung, die an die Stelle des privatrechtsförmigen Aktes der Privaten tritt, bereits relativ klar umrissen, zumal es regelmäßig bereits ein eindeutig bestimmtes Vorhaben gibt, dem zugestimmt bzw. dem die Genehmigung erteilt werden kann. Im gegenständlichen Fall aber ist der Inhalt der „Vereinbarung“ weder durch entsprechend detaillierte Vorgaben der Parteien noch durch entsprechende

gesetzliche Determinanten genügend bestimmt, um eine rasche Entscheidung durch die unabhängige Schiedsstelle zu ermöglichen.

Die in § 24g Abs. 3 zweiter Satz genannte - gegenüber § 73 Abs. 1 AVG entscheidend verkürzte - Frist ist daher - zumal für eine Kollegialbehörde (vgl., daß in den ähnlich komplexen Fällen der Bodenreform in erster Instanz monokratische Behörden entscheiden) völlig unrealistisch und höchstens geeignet, die notorische Überlastung des VwGH (Säumnisbeschwerden) zu verstärken.

- Das Verfahren vor der unabhängigen Schiedsstelle ist „auf Antrag“ einzuleiten. Unklar ist, wie zu verfahren ist, wenn beide „beteiligte Unternehmen“, entweder zugleich oder hintereinander, derartige Anträge einbringen. Sind diesfalls zwei Verfahren durchzuführen oder ist zwingend ein Verfahren über zwei gegenläufige Hauptanträge (eine für das AVG nicht typische Situation) durchzuführen oder soll die Vorgangsweise in einem solchen Fall in undeterminierten Ermessen der Behörde (Verbindung Ja/nein) stehen?
- Aus dem zuvor Ausgeführten ergibt sich, daß die vorgeschlagenen Regelungen inhaltlich und prozedural der im Lichte des Art. 7 Abs. 1 iVm Art. 18 Abs. 1 B-VG sachlich gebotenen Bestimmtheit ermangeln und daher grundlegend zu überarbeiten wären.
- In § 24g Abs. 1 letzter Satz erster Halbsatz wird angeordnet, daß der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr bei der Ernennung die Nominierung eines Richters als Vorsitzenden durch den Bundesminister für Justiz einzuholen hat. Diese Formulierung läßt offen, ob dem Bundesminister für Justiz ein bloßes Vorschlagsrecht zukommt oder ob er eine bindende Nominierung gegenüber dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr abgibt.

Der letzte Halbsatz des § 24g Abs. 1 sollte aus sprachlichen Gründe wie folgt formuliert werden:

„die übrigen Mitglieder der Schiedsstelle sind dem Kreis der Fachleute für das [Eisenbahn-?]Verkehrswesen zu entnehmen.“

Da kein Anwesenheitsquorum festgelegt ist, muß davon ausgegangen werden, daß die Schiedsstelle nur bei vollzähliger Anwesenheit beschlußfähig ist. Im übrigen sollte auch angeordnet werden, daß für jedes Mitglied ein Ersatzmitglied zu ernennen ist.

Am Ende des § 24g wäre ein Anführungszeichen zu setzen.

Zu Z 15 (§ 25):

Am Beginn der neuzufassenden Bestimmung wäre die Paragraphenbezeichnung „§ 25.“ einzufügen. Im Text sollte es „nach der Verordnung ...“ heißen. Im übrigen erscheint der normative Gehalt dieser Bestimmung so gering, daß ihr gänzlicher Entfall vorzuziehen wäre.

Zu Z 17 (§ 26 Abs. 5):

Es sollte (verkürzt) „ohne Genehmigung“ heißen.

Zu Z 18 (§ 29):

Die Novellierungsanordnung sollte lauten:

„In § 29 werden die Abs. 1 und 2 durch die nachfolgenden Abs. 1 bis 2 ersetzt:“

In § 29 werden die Voraussetzungen für eine Einstellung festgelegt. Dabei wird unter anderem festgelegt, daß sich das Eisenbahnunternehmen um einen wirtschaftlich zumutbaren Ersatzverkehr zu bemühen hat. In Abs. 1 fehlt jedoch eine ausdrückliche Anordnung darüber, wer die Kosten für den Ersatzverkehr zu tragen hat, wenngleich

die Vermutung nahe liegt, daß diese Kosten vom Eisenbahnunternehmen zu übernehmen sind. Es wäre wünschenswert, hier eine Klarstellung zu treffen.

Im übrigen könnte es sich in der Praxis als schwierig erweisen, das Vorliegen eines entsprechenden „Bemühens“ festzustellen.

Zu Z 22 (§ 54a):

Entsprechend RL 140 und 142 der Legistischen Richtlinien 1990 sollte die Schreibweise „100 000 S“ gewählt werden (vgl. auch den geltenden § 54).

Zu Z 23 (§ 59a):

In den Erläuterungen fehlt jegliche Begründung, weshalb diese Übergangsbestimmung vorgesehen wird.

In rechtstechnischer Hinsicht sollte zur Erzielung desselben Ergebnisses § 31 (und zwar - im Hinblick auf den in Z 20 vorgesehenen Entfall des Abs. 5 - zur Gänze) aufgehoben (oder durch die Bestimmung des - als § 31 zu bezeichnenden - vorgesehenen § 31a ersetzt) werden; in der Übergangsbestimmung wäre die Anwendung des (wenngleich aufgehobenen) § 31 Abs. 1 bis 4 (in der bisher geltenden Fassung) in Fällen, in denen die Konzession vor dem Ablauf des 31. Dezember 1999 erlischt, zu normieren.

2. Zu Art. II:

Zum Einleitungssatz:

Im Einleitungssatz hätte es „durch das Bundesgesetz ...“ zu heißen.

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 1):

Die zu Beginn des neuzufassenden Absatzes gesetzte Paragraphenbezeichnung sollte entfallen, da lediglich Abs. 1 neu gefaßt wird.

Zu Z 2 (§ 5 Abs. 1):

Am Beginn des neugefaßten Textes sollte die Absatzbezeichnung „(1)“ gesetzt werden.

Im zweiten Satz wird angeordnet, daß „diese anderen Eisenbahnen als Personen gelten“. Aus sprachlichen Gründen wird vorgeschlagen, folgende Formulierung zu wählen:

„Erfolgt die Beförderung auf Haupt- und Nebenbahnen anderer Eisenbahnen, so gelten die Bediensteten dieser Eisenbahnen als Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Ausführung der Beförderung bedient.“

III. Zum Vorblatt:

Die zu erwartenden finanziellen Auswirkungen sollten beziffert werden.

IV. Zu den Erläuterungen:

Die Erläuterungen sollten insgesamt in einen Allgemeinen Teil und einen Besonderen Teil gegliedert werden, sodaß sich nicht für jeden Artikel ein eigener Allgemeiner Teil ergäbe.

Im (einheitlichen) Allgemeinen Teil der Erläuterungen wäre auch zusammengefaßt und (für Zwecke der Gestaltung des Stirnbalkens im Bundesgesetzblatt) unter Angabe der CELEX-Nummer anzugeben, welche Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften durch das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz umgesetzt werden sollen (vgl. das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 10. Juni 1992, GZ 671.804/10-V/8/92).

Die Darstellung der Kosten ist unbefriedigend und wäre gemäß Ministerratsbeschuß vom 16. Februar 1993 nach den Anleitungen des vom Bundeskanzleramt herausgegebenen Handbuches zur Berechnung der finanziellen Auswirkungen von Gesetzen „Was kostet ein Gesetz?“ [1992] - ausführlich im Allgemeinen Teil der Erläuterungen, zusammenfassend im Vorblatt - vorzunehmen. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß das Bundeshaushaltsgesetz in § 14 die Kalkulation der finanziellen Auswirkungen von Bundesgesetzen und Verordnungen zwingend vorschreibt. Die erwarteten Kosten wären - für alle Jahre des laufenden Budgetprognosezeitraumes - zu bezeichnen (vgl. das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 8. Juli 1988, GZ 602.271/19-V/2/87). Im Sinne einer im Vorfeld des Abschlusses der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften (siehe die Regierungsvorlage 578 BlgNR 20. GP) getroffenen politischen Vereinbarung sollte auch angegeben werden, welche Kosten anderen Gebietskörperschaften erwachsen oder ob dies nicht der Fall ist.

Allgemein kann darauf hingewiesen werden, daß die Erläuterungen, die ja Bestandteil der Regierungsvorlage sein sollen, nicht lediglich aus stichwortartigen Inhaltsangaben, sondern durchwegs aus ganzen Sätzen bestehen sollten. Dies gilt insbesondere für die Erläuterungen zu Z 5, 6, 7, 8 und 10.

In den Überschriften des (jeweiligen) Besonderen Teiles sollte jeweils das Wort „Ziffer“ durch „Z“ ersetzt und vor dem die Überschrift abschließenden Doppelpunkt kein Punkt gesetzt werden.

Auf Seite 18, letzter Absatz, sollte der erste Satz wie folgt lauten:

„Zur Vollziehung zusätzlich nötig wird ein Personal- und Sachaufwand für eine unabhängige Schiedsstelle, der von der Frage abhängt, wann und in welchem Ausmaß Streitfälle an diese Instanz herangetragen werden.“

In den Erläuterungen zu Z 1 (§ 1a) wäre nach dem Wort „enthalten“ das Wort „ist“ zu setzen und (in der letzten Zeile) die Formulierung „im Wege von“ zu verwenden.

In den Erläuterungen zu Z 3 wird ein Klammerausdruck verwendet. Sollte sich dabei nur um Bemerkungen für den Begutachtungsentwurf handeln, so sollte der Klammerausdruck in der Regierungsvorlage entfallen.

Auf Seite 21 vierter Absatz hat es in der ersten Zeile richtig zu lauten:

„Im Zusammenhang mit der Regelung“.

Auf Seite 24 sollte der erste Absatz aus sprachlichen Gründen wie folgt lauten:

„Auch in dieser Gesetzesbestimmung wird das bisherige Eingriffsrecht der Eisenbahnbehörden im Sinne der Trennung von staatlicher und unternehmerischer Verantwortungen aufgegeben.“

Im Abs. 2 sollte der zweite Satz aus sprachlichen Gründen wie folgt gestaltet werden:

„Die Bestimmung bedeutet hingegen keinen Eingriff in die (unternehmerische) Frage, wie ein durchgehender Tarif berechnet wird oder wie hoch er ist. Die wirtschaftliche Gestaltungsfreiheit für Tarife bleibt demnach unberührt. Im übrigen bleibt die Ausgestaltung des Verkehrs- und Tarifverbundgedankens vertraglichen Regelungen vorbehalten, wie sie in der Praxis bereits bestehen.“

Auch in den Erläuterungen zu § 24 findet sich auf Seite 24, letzter Absatz, ein Klammerausdruck, der bei der Erstellung der Regierungsvorlage entfallen sollte.

In den Erläuterungen zu den §§ 24a bis 24 g (diese Schreibweise sollte verwendet werden) sollten nähere Ausführungen über den Charakter der unabhängigen Schiedsstelle getroffen werden.

V. Zur Textgegenüberstellung:

Die Überschrift der rechten Spalte sollte „Vorgeschlagene Fassung“ lauten.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrats übermittelt.

30. Mai 1997
Für den Bundeskanzler:
OKRESEK

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'L. Schuster', is written below the text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung:'.