



Amt der Wiener Landesregierung

Dienststelle: Magistratsdirektion
Geschäftsbereich Recht
Verfassungsdienst und
EU-Angelegenheiten

Adresse: 1082 Wien, Rathaus
Telefon: 4000-82348
Telefax: 4000-99-82310
e-mail: post@mdv.magwien.gv.at
DVR: 0000191

MD-VD - 2014-1/05

Wien, 20. Jänner 2006

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Eisenbahngesetz 1957 und das
Bundesbahngesetz geändert werden;
Begutachtung;
Stellungnahme

zu GZ. BMVIT-210.501/0016-II/SCH1/2005

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Zu dem mit Schreiben vom 9. Dezember 2005 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt Stellung genommen:

Zu § 5 Abs. 1 und 2:

Es wird angeregt, in die Definition der Straßenbahn auch jene Eisenbahnen aufzunehmen, die sich teilweise im Verkehrsraum öffentlicher Straßen befinden und dem nicht-öffentlichen Güterverkehr dienen. Im Zuge der Weiterentwicklung ist nämlich nicht

nur der öffentliche Güterverkehr mit der Straßenbahn denkbar („Güter-Bim“), sondern auch eine „Anschlussstraßenbahn“ für einzelne Betriebe, für die eine eindeutige rechtliche Zuordnung wünschenswert wäre.

Zu § 12:

Im Zusammenhang mit den Zuständigkeitsregelungen wird eine einheitliche Betriebsregelung für Haupt- und Nebenbahnen im Sinne des § 21a Abs. 2 des Entwurfes, vergleichbar der Straßenbahnverordnung 1999, für sinnvoll erachtet.

Zu § 14 Abs. 2:

Es wäre zu prüfen, ob die Sonderstellung der bundeseigenen Eisenbahnen noch zeitgemäß ist.

Zu § 18b und 18c:

Diese Bestimmungen sehen Enteignungsrechte bzw. Duldungsrechte für Eisenbahnunternehmen ganz allgemein vor. Da im Gegensatz zur bisherigen Fassung des Eisenbahngesetzes die Überschrift des Hauptstückes die Bestimmung nicht mehr auf öffentliche Eisenbahnunternehmen einschränkt, würde sich dadurch Enteignungs- und Duldungsrecht auch für nicht-öffentliche Eisenbahnunternehmen ergeben. Sofern dies beabsichtigt ist, wäre eine entsprechende Anmerkung in den Erläuterungen erforderlich.

Zu § 19a:

Die regelmäßig wiederkehrenden Überprüfungen sollten zumindest für Straßenbahnen abgeschafft werden, da für Straßenbahnen bereits nach der StrabVO eine Überprüfung zu erfolgen hat und eine Abschaffung ohne jeden Verlust an Sicherheit machbar ist.

Zu § 28:

Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die Einstellung einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oft erst nach Jahren der Behörde bekannt wird. Dadurch ergeben sich Schwierigkeiten bei der Vorschreibung der Herstellungen im Straßenraum, da die Betreiber der Anschlussbahnen häufig nicht mehr existieren.

Weiters besteht bei einer bloßen faktischen Einstellung keine Klarheit darüber, ob die Anschlussbahn in einer fernerer Zukunft noch betrieben werden soll. Die Berechtigung zum Betrieb der Anschlussbahn bleibt damit aufrecht, was sich im Zuge von Widmungsverfahren als Hindernis herausgestellt hat.

Es wird daher vorgeschlagen, in § 28 folgenden Absatz aufzunehmen:

„(4) Die gänzliche und dauernde Einstellung des Betriebes einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist der Bezirksverwaltungsbehörde anzuzeigen. Mit der Anzeige erlischt die Genehmigung nach § 17.“

Zu § 31 Abs. 1:

Dem Entfall einer eigenen Genehmigung von Hoch- und Kunstbauten kann zugestimmt werden, da es sich bei diesen Baulichkeiten um Eisenbahnanlagen handelt, für die nach dieser Bestimmung weiterhin eine Genehmigungspflicht vorgesehen ist. Darauf sollte in den Erläuternden Bemerkungen hingewiesen werden.

Ein gänzlicher Entfall der Genehmigungspflicht von Hoch- und Kunstbauten wäre im Hinblick auf das Gefahrenpotential solcher Bauten sachlich jedenfalls nicht gerechtfertigt.

Zu § 31a Abs. 1:

Die Festsetzung der Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit ist hier zu weitgehend. Die Prüfung der Vollständigkeit und Schlüssigkeit der vorgelegten Gutachten muss der Eisenbahnbehörde weiterhin unter Beiziehung von Sachverständigen regelmäßig möglich sein.

Es wird daher angeregt, den letzten Satz dieser Bestimmung dahingehend zu ergänzen, dass für vollständige und schlüssige Gutachten die widerlegbare Vermutung der Richtigkeit gilt.

Zu § 31b Abs. 1:

Im Hinblick auf die Genehmigungspflicht von Hoch- und Kunstbauten als Eisenbahnanlagen sollte zumindest in den Erläuternden Bemerkungen der Begriff des „Bau- und Betriebsprogrammes“ im Hinblick auf die Bedürfnisse der bautechnischen Beurteilung in solchen Verfahren, wie das Erfordernis von Bauplänen, Brandschutzkonzepten, Statiken etc. erläutert werden.

Zu § 31c:

Aus der Formulierung könnte geschlossen werden, dass in jedem Fall eine mündliche Verhandlung erforderlich ist. Es wird angeregt, zumindest einen entsprechenden Hinweis in die Erläuternden Bemerkungen aufzunehmen, dass dies nicht der Fall ist.

Zu § 32d:

Die Möglichkeit der Verlängerung der Bauausführungsfrist wird begrüßt, jedoch nicht als ausreichend erachtet.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass die Etablierung eines neuen Wagentyps, für den eine Bauartgenehmigung erforderlich ist, ein längerer Prozess ist. Neben der Planungs-, Genehmigungs- und Erprobungsphase bedarf auch die Bestellung und die Herstellung einer längeren Vorlaufzeit, insbesondere wenn eine größere Stückzahl von Schienenfahrzeugen gebaut werden soll. Die Anschaffung einer größeren Anzahl von neuen Schienenfahrzeugen ist aber unter Umständen nur dann kaufmännisch vertretbar, wenn der Ersatz von älteren Modellen schrittweise erfolgt und für das Eisenbahnunternehmen Rechtssicherheit besteht, dass die Modernisierung auch über einen Zeitraum von beispielsweise 10 Jahren erfolgen kann.

Die Gewährung einer solchen Bauausführungsfrist wäre aber im Hinblick auf die Entwicklung des Standes der Technik problematisch. Konsequenz daraus könnte sein, dass im Zweifel die Entscheidung gegen eine umfassende Neuanschaffung von Schienenfahrzeugen fällt und sich diese Bestimmung, die eigentlich die Wahrung des Standes der Technik zum Ziel hat, als innovationsfeindlich erweist.

Es sollte daher bei der Bemessung der Frist ausdrücklich auch die Möglichkeit einer längerfristigen wirtschaftlichen Planung berücksichtigt werden können bzw. alternativ zur vorgeschlagenen Bestimmung die Vorschreibung einer längeren Frist für eine bestimmte Anzahl von Schienenfahrzeugen einer bestimmten Bauart möglich sein.

In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass nach § 19 Abs. 4 des Entwurfes durch Verordnung auch Vorschreibungen für bereits genehmigte Schienenfahrzeuge möglich sind.

Zu § 35 Abs. 1:

Grundsätzlich wird eine Ausweitung der genehmigungsfreien Vorhaben begrüßt. Die vorgeschlagene Regelung erscheint jedoch als zu weitgehend bzw. ist der Begriff der „maßgeblichen Baumaßnahme“ oder der „erheblichen Baumaßnahmen“ nicht näher definiert.

Durch diese Bestimmung wären offensichtlich auch Bauvorhaben genehmigungsfrei, die eine wesentliche Veränderung von statischen Verhältnissen oder die Grenzzustände der Sicherheit der Baulichkeit beeinträchtigen, da ansonsten diese Bauvorhaben ja schon bisher im Sinne des § 3 Z 1 der Verordnung über geringfügige Baumaßnahmen 2004 (VgB 2004), genehmigungsfrei wären.

Für solche Vorhaben aber kein Genehmigungsverfahren, ja nicht einmal eine Anzeigepflicht vorzusehen, ist sachlich nicht gerechtfertigt, zumal es ohnedies zu einer Verfahrensbeschleunigung durch die vorliegende Novelle kommen wird.

Es wird daher vorgeschlagen, die Begriffe „maßgebliche Baumaßnahme“ und „erhebliche Baumaßnahmen“ näher zu definieren und dabei sicher zu stellen, dass Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauarbeiten, die ein Sicherheitsrisiko darstellen, weiterhin einer behördlichen Prüfung unterzogen werden können.

Zu § 39:

Es sollte klar gestellt werden, dass auch Straßenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem einführen und dadurch von der Verpflichtung des § 19a enthoben werden.

Zu § 44:

Da die Anordnung der Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes weiterhin vom Antrag eines Eisenbahnunternehmens abhängt ist es der Behörde weiterhin verwehrt, Abtragungsaufträge für von einem Eisenbahnunternehmen widerrechtlich errichtete Eisenbahnanlagen zu erlassen.

Eine entsprechende Änderung wird als erforderlich angesehen.

Zu § 125:

Korrespondierend zum Vorschlag der Ergänzung der Bestimmung des § 28 wird folgende Strafbestimmung vorgeschlagen:

„14. der Meldepflicht nach § 28 Abs. 4 nicht nachkommt.“

Zu § 133a Abs. 11:

Im Hinblick auf Rechtssicherheit und Kontinuität der Verwaltungstätigkeit sollten sämtliche anhängige Verfahren nach der bisher geltenden Rechtslage durchgeführt werden. Darüber hinaus stellt sich das Baugenehmigungs- und das Betriebsbewilligungsverfahren als Einheit dar, sodass für nach der bisherigen Rechtslage baugenehmigte Eisenbahnanlagen und Fahrbetriebsmittel auch das Betriebsbewilligungsverfahren nach der bisherigen Rechtslage erfolgen soll.

Abschließend werden noch folgende redaktionelle Anmerkungen gemacht:

Da die Novelle ohnedies massive Änderungen in der Nummerierung mit sich bringt sollte auf Unterteilungen wie z. B. bei den §§ 15a – 15k, zu Gunsten einer leichteren Lesbarkeit verzichtet werden. Weiters wird angeregt, dem Eisenbahngesetz ein Inhaltsverzeichnis voranzustellen und möglichst rasch eine Wiederverlautbarung durchzuführen.

In Ziffer 14 des Entwurfes (§ 18b) sollte sich der Verweis auf das Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz in seiner derzeit geltenden oder in der jeweils geltenden Fassung beziehen.

Die Begriffe „Umrüstung“ und „Erneuerung“ werden in den Bestimmungen der § 90a bzw. § 90b sowie in § 107 bzw. § 108 ident erläutert. Es wird vorgeschlagen, diese Definition nur einmal vorzunehmen und im § 35 Abs. 1 Z 1 und 2 des Entwurfes den

zutreffenden Verweis auf die Begriffsbestimmung der Umrüstung vorzusehen (z. B. § 90a statt § 90). Die Begriffsbestimmung der Umrüstung wäre überdies noch sprachlich zu korrigieren.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt. Eine weitere Ausfertigung ergeht an die e-mail Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peter Krasa
Senatsrat

Mag. Andreas Trenner