



Österreichischer  
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980  
Fax +43 (0)1 4000 7135  
post@staedtebund.gv.at  
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:  
760/659/2009

bearbeitet von:  
Dfin Schwer DW 89989 | Moser

elektronisch erreichbar:  
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung IV/SCH1

Per E-Mail: sch1@bmvit.gv.at

Wien, 2. Juni 2009

**GZ.BMVIT-210.559/0008-  
IV/SCH1/2009**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund übermittelt hiermit seine Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesbahngesetzes, des Privatbahngesetzes 2004 und des Eisenbahngesetzes 1957, welcher im Schreiben vom 06. Mai 2009 GZ. BMVIT-210.599/0008-IV/SCH1/2009 übermittelt wurde.

Im aktuellen Regierungsprogramm wird auf Seite 51 ausgeführt: „Die Struktur der ÖBB soll durch Schaffung moderner und flexibler Konzernstrukturen weiter entwickelt werden. Die Beseitigung der Schnittstellenproblematik zwischen der ÖBB Infrastruktur Bau AG und Betrieb AG erfolgt durch eine Zusammenlegung der beiden Gesellschaften und Schaffung eines zentralen Anlagenmanagements bei gleichzeitiger Zusammenfassung der Baudienstleistungen in einer eigenen Organisationseinheit“.

Durch die vorliegenden Änderungsvorschläge des Bundesbahngesetzes (BBahn-G), des Privatbahngesetzes 2004 und des Eisenbahngesetzes 1957 soll diesem politischen Handlungsauftrag Rechnung getragen werden. Der Österreichische Städtebund nimmt dazu im Einzelnen wie folgt Stellung:

### **- Änderung § 6 Bundesbahngesetz**

Mit einer Änderung des §6 BBahn-G sollen getrennte Rechnungskreise geschaffen werden, um insbesondere die Mittel für gemeinwirtschaftliche Leistungen für den Nahverkehr genauer verfolgen zu können. Diese Neuregelung wird als Schritt in Richtung mehr Transparenz vom Österreichischen Städtebund begrüßt.

### **- Erweiterung §42 und Entfall §43 Bundesbahngesetz:**

Im Zuge der Neuregelung soll es künftig je zwei sechsjährige Verträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem BMVIT (im Einvernehmen mit dem BMF) geben. In einem Vertrag sollen die Zuschüsse für Betrieb und die Bereitstellung der Infrastruktur geregelt werden, in einem anderen Vertrag wird die Förderung von Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur vereinbart.

Derzeit werden von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG auch laufende Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Bauliche Maßnahmen mit investivem Charakter werden jedoch von der ÖBB Infrastruktur Bau AG wahrgenommen. Eine Bündelung der Agenden „Erneuerung“ einerseits und „Instandhaltung“ andererseits ermöglicht betriebswirtschaftliche Entscheidungen (z.B. zugunsten von Sanierung oder Neubau von Streckenabschnitten) auf Basis der Gesamtsystemkosten. Im Regierungsprogramm auf Seite 52 heißt es „Ziel der Infrastrukturbewirtschaftung muss eine Optimierung der Life-Cycle-Costs sein.“ Diese Gesetzesänderung kann als Umsetzungsschritt dazu gewertet werden und wird grundsätzlich vom Österreichischen Städtebund begrüßt.

Allerdings könnte sich durch die sechsjährige Befristung der Finanzierungsverträge eine Ungleichbehandlung (Wettbewerbsverzerrung) zwischen den ÖBB und den Privatbahnen ableiten lassen: Die Verträge mit den Privatbahnen werden nämlich auf fünf Jahre (nicht auf sechs) abgeschlossen. Zudem erhalten die ÖBB im Gegensatz zu den Privatbahnen auch Zuschüsse für den Betrieb der Infrastruktur (laut §42 des geltenden Bundesbahngesetzes).

### **- Änderung §44 Bundesbahngesetz:**

Im § 44 werden laut vorliegendem Gesetzesentwurf drei grundsätzliche Änderungen vorgenommen, welche allesamt zu einer extremen Schlechterstellung der betroffenen Gebietskörperschaften (also auch der Städte und Gemeinden) im Vergleich zur geltenden Rechtslage führen würden.

- 1.) Wurden bislang Zuschüsse für Schieneninfrastrukturvorhaben im besonderen regionalen Interesse optional von Beiträgen Dritter, insbesondere von den betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten abhängig gemacht, so können laut vorliegendem Gesetzesentwurf Dritte – insbesondere die betroffenen Gebietskörperschaften – zu Beiträgen in unbestimmter Höhe gezwungen werden, sollten sie nicht riskieren wollen, dass die Gewährung eines Zuschusses verweigert wird und somit keine Maßnahmen für die Instandhaltung der und für die Erweiterungsinvestitionen in die Schieneninfrastruktur erfolgen.



2.) Konnten bislang Zuschüsse Dritter für die Bereitstellung (§42) oder Aufnahme in den Rahmenplan für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben erforderlich sein, so sollen künftig verpflichtend Zuschüsse Dritter nicht nur für Planung und Bau, sondern auch für Instandhaltungs- und Erweiterungsinvestitionen in die Schieneninfrastruktur getätigt werden.

3.) Bislang betraf dies Schieneninfrastrukturvorhaben im besonderen regionalen Interesse, nun sollen sämtliche Schieneninfrastrukturvorhaben im regionalen Interesse von Beiträgen Dritter abhängig gemacht werden. Eine gesonderte Definition und Abgrenzung, was unter „regionalem Interesse“ verstanden werden soll, erfolgt im Gesetzesvorschlag nicht.

Zunächst ist anzumerken, dass der Kompetenztatbestand „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahn“ laut Art. 10 Abs.1 Z 9 des Bundesverfassungsgesetzes (B-VG) sowohl in Gesetzgebung als auch in Vollziehung Bundessache ist. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung versucht nun, Zuschüsse des Bundes im Bereich der Instandhaltung und Erweiterung der Schieneninfrastruktur von finanziellen Beiträgen Dritter – insbesondere von Städten und Gemeinden – abhängig zu machen, obwohl dieser Sachbereich nicht in deren Kompetenz fällt. Diese Regelung sieht also eine Beteiligung entgegen einer kompetenzrechtlichen Bestimmung des Bundes-Verfassungsgesetzes vor und ist somit eindeutig verfassungswidrig.

Weiters ist ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen laut § 19 des Eisenbahngesetzes 1957 verpflichtet, *„die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.“* Diese Verpflichtung, welche der Sicherheit des Bahnbetriebs dient, kann jedenfalls nicht davon abhängig gemacht werden, ob es Beiträge Dritter gibt, oder nicht.

Darüber finden sich im Gesetzesentwurf auch keine Angaben zur (anteilmäßigen) maximalen Beitragshöhe, zu welcher Gebietskörperschaften gezwungen werden können, sollten sie nicht riskieren wollen, dass die Gewährung eines Zuschusses verweigert wird und somit keine Maßnahmen für die Instandhaltung der und für die Erweiterungsinvestitionen in die Schieneninfrastruktur erfolgen. Dies birgt ein sehr hohes Kostenrisiko für Länder, Städte und Gemeinden, welches jedenfalls abgelehnt werden muss – insbesondere vor dem Hintergrund der ohnehin knappen Mittel und oftmals nicht gewährleisteten Planungssicherheit im Bereich des Öffentlichen Personenverkehrs.

Aufgrund der obigen Ausführungen werden die vorgeschlagenen Änderungen im § 44 Bundesbahngesetz – insbesondere die verpflichtende Kostenbeteiligung - vom Österreichischen Städtebund ausdrücklich abgelehnt.

**- Änderung §48 und Entfall §49 Bundesbahngesetz:**

Als Grundlage für die Abgrenzung der Bestelleraufgaben auf Bundesseite von denen anderer Gebietskörperschaften für den Bereich des Nah- und Regionalverkehrs soll nach vorliegender Gesetzesvorlage weiterhin das ÖPNRV-G 1999 gelten. Lediglich erfolgt eine Änderung hinsichtlich der Festlegung eines mehrjährigen Rahmens (inkl. Berichtspflicht), welcher entfallen soll.

Der vorgeschlagene Entfall eines mehrjährigen Rahmens führt nach unserer Einschätzung zu einer Erhöhung der Planungsunsicherheit. Dies ist vor dem Hintergrund langer Planungshorizonte und hoher Investitionssummen gerade im öffentlichen Verkehr unbedingt zu vermeiden. Diese Änderung wird somit seitens des Österreichischen Städtebundes ebenfalls abgelehnt.

Der Österreichische Städtebund bedauert, dass im Zuge der Änderung des Bundesbahngesetzes auf die Chance verzichtet wird, exakter zu definieren, was unter dem im ÖPNRV-G 1999 verankerten "Grundangebot" des Bundes verstanden werden soll. Stattdessen wird vorgezogen, die Finanzierungsverantwortung regionaler Gebietskörperschaften extrem auszuweiten (siehe dazu die vorgeschlagenen Änderungen im § 44 Bundesbahngesetz).

In der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus wird in Art. 1 Abs. 3 bei Gesetzesvorschlägen der Bundesregierung eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen gefordert, die den vom Bundesminister für Finanzen zu erlassenden Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 Bundeshaushaltsgesetz entspricht. Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält keinerlei Kostendarstellung hinsichtlich der zu erwartenden Mehrkosten für Länder und Gemeinden und steht somit im Widerspruch zur obigen Regelung. Daher behält es sich der Österreichische Städtebund vor, gegebenenfalls den Konsultationsmechanismus auszulösen.

Auch möchten wir in diesem Zusammenhang unterstreichen, dass eine Novellierung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes dringend vorzunehmen ist. Dabei sollen die Städte tatsächlich in die Verhandlungen einbezogen werden. Bei den letzten Verhandlungen zu einer Novelle des ÖPNRV-G unter Staatssekretär Kukacka (2006) war der Städtebund nicht eingebunden.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Dr. Thomas Weninger  
Generalsekretär