



# Amt der Vorarlberger Landesregierung

Zahl: PrsG-172.05

Bregenz, am 02.06.2009

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
SMTP: [schl@bmvit.gv.at](mailto:schl@bmvit.gv.at)

Auskunft:  
Mag Erich Kaufmann  
Tel.: +43(0)5574/511-20212

Betreff: [Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden;](#)  
Entwurf, Stellungnahme und Verlangen nach Verhandlungen im Konsultationsgremium

Bezug: [Schreiben vom 6. Mai 2009, GZ. BMVIT-210.559/0008-IV/SCH1/2009](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem im Betreff genannten Gesetzesentwurf wird Stellung genommen wie folgt:

## **Zu Art. 1 (Änderung des Bundesbahngesetzes):**

### **1. Verlangen nach Verhandlungen im Konsultationsgremium:**

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG sind Angelegenheiten des Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache. Der Kompetenztatbestand „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ normiert keine Einschränkung in dem Sinne, dass nur ein Teil des Eisenbahnwesens, nämlich das Verkehrswesen, in einem engeren Sinne der Kompetenz des Bundes angehört. Vielmehr ist das gesamte Eisenbahnwesen als ein Teil des Verkehrswesens vom Kompetenztatbestand umfasst (*Mayer*, Kurzkomentar zum B-VG<sup>4</sup>, Anm. zu Art. 10 Abs. 1 Z. 9). Im Rahmen dieser Zuständigkeit trifft den Bund die Verpflichtung, die notwendigen Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur durchzuführen bzw. die erforderliche Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Gemäß § 2 des Finanz-Verfassungsgesetzes (F-VG) hat der Bund den Aufwand aus der Besorgung dieser Aufgabe selbst zu tragen.

Im § 44 des vorliegenden Entwurfs ist vorgesehen, dass die Gewährung eines „Zuschusses für die Bereitstellung oder Aufnahme in den Rahmenplan für die Instandhaltung der oder für Erweiterungsinvestitionen in die Schieneninfrastruktur im regionalen Interesse“ davon abhängig ist, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden. Damit wird die Finanzierung des Bundes von der Mitfinanzierung durch Dritte abhängig abgemacht. Überdies ist die (bisher freiwillige) Mitfinanzierung nicht mehr auf Vorhaben beschränkt, die im besonderen regionalen Interesse liegen, sondern sie wird auf Vorhaben ausgedehnt, die „nur“ im regionalen Interesse liegen.

Aufgrund der erwähnten kompetenzrechtlichen Bestimmungen (Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG iVm § 2 F-VG) ist es aber die ureigenste und alleinige Aufgabe des Bundes, für eine ausreichende Schieneninfrastruktur Sorge zu tragen und den damit verbundenen Aufwand zu tragen. Die geplante Regelung führt offensichtlich zu einer Überwälzung der Kosten auf andere Gebietskörperschaften. Dies wird **entschieden abgelehnt**, da sie eine enorme zusätzliche finanzielle Belastung des Landes nach sich ziehen würde. Insbesondere ist damit zu rechnen, dass der Bund künftig unter Hinweis auf überwiegende regionale Landes- bzw. Gemeindeinteressen die Realisierung dringender Ausbauvorhaben von der Mitfinanzierung durch Land und Gemeinden abhängig machen wird.

Weiters ist festzuhalten, dass die Erläuterungen keine Kostendarstellung über die den Ländern und Gemeinden entstehenden Mehrkosten enthalten. Unter dem Punkt „Finanzielle Auswirkungen“ wird im Vorblatt lediglich ausgeführt, dass die vorgesehenen gesetzlichen Änderungen keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Bundeshaushalt haben. Jener Mehraufwand, der den Ländern aufgrund der Bestimmung des § 44 des Entwurfs entsteht, bleibt völlig unberücksichtigt.

**Aus den dargelegten Gründen wird binnen offener Frist gemäß Art. 2 Abs. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften die Aufnahme von Verhandlungen in einem Konsultationsgremium beantragt.**

## **2. Allgemeines:**

Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen sollen den Verkehrsträger Schiene leistungs- und wettbewerbsfähiger machen und die Produktivität des ÖBB-Konzerns erhöhen. Soweit die Änderungen diesem Ziel dienen, werden sie aus verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischer Sicht als wichtig und dringlich gesehen.

Der geplante Umbau der ÖBB-Konzernstruktur soll im Wesentlichen erfolgen durch

- die Zusammenlegung der drei Infrastruktur-Gesellschaften in einen gemeinsamen Verantwortungsbereich,
- die Erweiterung des Aufgabenbereiches der ÖBB-Traktion um Verschiebeleistungen (verbunden mit der Umbenennung in ÖBB-Produktion) sowie

- Änderungen bei der Zuordnung der Bereiche Produktion und Technische Services.

Die Zusammenlegung der drei Infrastruktur-Gesellschaften in eine gemeinsame ÖBB-Infrastruktur AG kann aufgrund der Erfahrungen, die in den vergangenen Jahren mit den Schnittstellenproblemen zwischen der Infrastruktur Bau AG und der Infrastruktur Betrieb gemacht wurden, nur befürwortet werden. Sinnvoll erscheint auch der erweiterte Aufgabenbereich der ÖBB-Produktion.

### **3. Zu den einzelnen Bestimmungen:**

#### Zu Z. 7 (§ 14 Abs. 2):

Was die Zuordnung der Bereiche Produktion und Technische Services anlangt, die derzeit den beiden Absatzgesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG gemeinsam gehören, sieht der Gesetzesentwurf mehrere Möglichkeiten vor: Sie sollen wahlweise

- beiden Absatzgesellschaften (bisherige Regelung),
- einer der beiden Absatzgesellschaften oder
- der ÖBB-Holding AG

zugeordnet werden können.

Gegen die (Medienberichten zufolge favorisierte) Variante, die Produktion zur Gänze beim Güterverkehr (Rail Cargo Austria AG) anzusiedeln, bestehen massive Bedenken. Bei dieser Lösung wären nämlich die Traktionsleistungen des Personenverkehrs – unter anderem auch für die vom Land mitfinanzierten Verkehrsdienste im Regionalverkehr – von der Güterverkehr AG zu erbringen und an die Personenverkehr AG zu verrechnen. Für den Personenverkehr lässt diese Lösung weder unter dem Gesichtspunkt der Effizienz noch der Qualität eine positive Weiterentwicklung erwarten. Die Möglichkeit, die Produktion einer der beiden Absatzgesellschaften zuzuordnen, sollte daher nicht vorgesehen werden.

Eher geeignet erscheint die Variante der Zuordnung zur ÖBB-Holding AG. Ein Vorteil dieser Lösung wäre, dass sie beim Güterverkehr den Zugang zur Schiene für die private Transportwirtschaft interessanter machen könnte. Private Spediteure sehen in der Bahn im Regelfall nach wie vor einen Konkurrenten, zu dem sie in direktem Wettbewerb stehen, und nicht einen Partner, der für sie Traktionsleistungen erbringt. Diese unbefriedigende Situation, die in vielen Fällen einer stärkeren Nutzung der Schiene entgegen steht, wäre zumindest entschärft, wenn die Produktion von den Absatzgesellschaften getrennt wird und die Traktionsleistungen der ÖBB zu diskriminierungsfreien Bedingungen auch anderen Interessenten zugänglich gemacht werden.

Ungelöst bleiben bei allen nach dem Gesetzesentwurf zulässigen Zuordnungsvarianten die Schnittstellenprobleme zwischen dem (bei der Infrastruktur angesiedelten) Trassenmanagement und der Produktion. Sie behindern die effiziente Nutzung der Infrastruktur-Kapazitäten und erschweren die Bemühungen um eine marktgerechte Angebotsgestaltung. Um den Verkehrsträger Schiene leistungs- und wettbewerbsfähiger zu

machen wäre es wichtig, diese Schnittstellenprobleme abzubauen und die Bereiche Trassenmanagement, Betrieb und Produktion näher zusammenzuführen bzw. nur insoweit zu trennen, als dies von den EU-Vorgaben her zwingend erforderlich ist. In diesem Sinne wird angeregt, auch die Möglichkeit einer Zuordnung des Geschäftsbereiches Produktion zur Infrastruktur zuzulassen bzw. die Möglichkeit der Erweiterung des Geschäftsbereiches Infrastruktur um (diskriminierungsfrei zugängliche) Produktionsaufgaben vorzusehen.

Zu Z. 22 (§ 44):

Neben der bereits erwähnten Bindung der Gewährung von Zuschüssen des Bundes an eine Mitfinanzierung anderer Gebietskörperschaften sowie der Erweiterung der Mitfinanzierung auf Vorhaben im regionalen Interesse (s. oben 1.), enthält der § 44 des Entwurf eine weitere, nicht unwesentliche Änderung. Nach der neuen Formulierung wären nämlich für die Planung von Schieneninfrastrukturvorhaben keine Zuschüsse des Bundes mehr vorgesehen. Aus welchen sachlichen Überlegungen diese Einschränkung erfolgt ist, bleibt in den Erläuterungen unerwähnt.

**Zu Art. 2 (Änderung des Privatbahngesetzes 2004) und zu Art. 3 (Änderung des Eisenbahngesetzes):**

Gegen die darin vorgesehenen Änderungen werden keine Einwendungen erhoben.

Freundliche Grüße

Für die Vorarlberger Landesregierung  
Der Landeshauptmann

Dr. Herbert Sausgruber

Nachrichtlich an:

- a) Abt. Verkehrsrecht (Ib), im Hause, via VOKIS versendet
- b) Abt. Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (VIa), im Hause, via VOKIS versendet
- c) Präsidium des Bundesrates, Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien, SMTP: [begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)
- d) Präsidium des Nationalrates, Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien, SMTP: [begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)
- e) Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Ballhausplatz 2, 1014 Wien, SMTP: [vpost@bka.gv.at](mailto:vpost@bka.gv.at)
- f) Herrn Bundesrat, Dr Magnus Brunner, SMTP: [magnus.brunner@parlament.gv.at](mailto:magnus.brunner@parlament.gv.at)
- g) Herrn Bundesrat, Ing. Reinhold Einwallner, Ruggburgstraße 4, 6912 Hörbranz, SMTP: [reinhold.einwallner@parlinkom.gv.at](mailto:reinhold.einwallner@parlinkom.gv.at)
- h) Herrn Bundesrat, Edgar Mayer, Egelseestraße 83, 6800 Feldkirch, SMTP: [mac.ema@cable.vol.at](mailto:mac.ema@cable.vol.at)
- i) Herrn Nationalrat, Karlheinz Kopf, Rheinstraße 24, 6844 Altach, SMTP: [karlheinz.kopf@parlinkom.gv.at](mailto:karlheinz.kopf@parlinkom.gv.at)
- j) Frau Nationalrätin, Anna Franz, SMTP: [anna.franz@parlinkom.gv.at](mailto:anna.franz@parlinkom.gv.at)
- k) Herrn Nationalrat, Dr Harald Walser, SMTP: [harald.walser@gruene.at](mailto:harald.walser@gruene.at)
- l) Herrn Nationalrat, Elmar Mayer, SMTP: [elmar.mayer@spoe.at](mailto:elmar.mayer@spoe.at)
- m) Herrn Nationalrat, Christoph Hagen, SMTP: [christoph.hagen@parlament.gv.at](mailto:christoph.hagen@parlament.gv.at)
- n) Herrn Nationalrat, Bernhard Themessl, SMTP: [bernhard.themessl@ganet.at](mailto:bernhard.themessl@ganet.at)
- o) Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landhaus, 7000 Eisenstadt, SMTP: [post.lad@bgld.gv.at](mailto:post.lad@bgld.gv.at)
- p) Amt der Kärntner Landesregierung, Arnulfplatz 1, 9021 Klagenfurt, SMTP: [post.abt2v@ktn.gv.at](mailto:post.abt2v@ktn.gv.at)
- q) Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten, SMTP: [post.landnoe@noel.gv.at](mailto:post.landnoe@noel.gv.at)
- r) Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Landhausplatz 1, 4021 Linz, SMTP: [verfd.post@ooe.gv.at](mailto:verfd.post@ooe.gv.at)
- s) Amt der Salzburger Landesregierung, Chiemseehof, 5010 Salzburg, SMTP: [landeslegistik@salzburg.gv.at](mailto:landeslegistik@salzburg.gv.at)
- t) Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Landhaus, 8011 Graz, SMTP: [post@stmk.gv.at](mailto:post@stmk.gv.at)
- u) Amt der Tiroler Landesregierung, Wilhelm-Greil-Straße 25, 6020 Innsbruck, SMTP: [post@tirol.gv.at](mailto:post@tirol.gv.at)
- v) Amt der Wiener Landesregierung, Rathaus, 1082 Wien, SMTP: [post@mdv.wien.gv.at](mailto:post@mdv.wien.gv.at)
- w) Verbindungsstelle der Bundesländer, Schenkenstraße 4, 1010 Wien, SMTP: [vst@vst.gv.at](mailto:vst@vst.gv.at)
- x) Institut für Föderalismus, Maria-Theresien-Straße 38b, 6020 Innsbruck, SMTP: [institut@foederalismus.at](mailto:institut@foederalismus.at)

- y) ÖVP-Landtagsfraktion, 6900 Bregenz, SMTP: landtagsklub.vorarlberg@volkspartei.at
- z) SPÖ-Landtagsfraktion, 6900 Bregenz, SMTP: gerhard.kilga@spoe.at
- aa) Landtagsfraktion der Freiheitlichen, 6900 Bregenz, SMTP: landtagsklub@vfreiheitliche.at
- bb) Landtagsfraktion der Grünen, 6900 Bregenz, SMTP: landtagsklub.vbg@gruene.at
- cc) Frau Birgit Luschnig, im Hause, SMTP: birgit.luschnig@vorarlberg.at
- dd) Herrn Jürgen Weiss, SMTP: jweiss@vol.at

Kopie an:

Herrn Landesrat, Mag. Siegi Stemer, im Hause, SMTP: siegi.stemer@vorarlberg.at

Vor Vorlage an:

Abt. Finanzangelegenheiten (IIIa), im Hause, via VOKIS versendet