

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Landesamtsdirektion
Abteilung Landesamtsdirektion/Verfassungsdienst
Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An das
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
 Technologie
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien

Beilagen

LAD1-VD-18851/008-2009
 Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005

In Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb
 der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
BMVIT-210.559/0008-IV/SCH1/2009	Dr. Josef Gundacker	14171		09. Juni 2009

Betrifft
 Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das
 Eisenbahngesetz 1957 geändert werden

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom 9. Juni 2009 beschlossen, zum Entwurf
 eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und
 das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden, wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Grundsätzliches:

1. Nach der derzeit geltenden Fassung des § 44 Bundesbahngesetz kann die Gewährung
 eines Zuschusses des Bundes für die Bereitstellung oder die Aufnahme in den Rahme-
 nplan für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben im besonderen
 regionalen Interesse davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge
 von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions-
 und Bereitstellungskosten geleistet werden.

In der vorgeschlagenen Fassung wird die Gewährung eines Zuschusses des Bundes
 für die Bereitstellung oder die Aufnahme in den Rahmenplan verbindlich von Zuzah-

Parteienverkehr: Dienstag 8 - 12 Uhr und 16 - 18 Uhr; St. Pölten, Landhausplatz 1, Haus 3 - Mistelbach
Zum Nahzonentarif erreichbar über ihre
Bezirkshauptmannschaft + Durchwahlklappe bzw. mit 109 die Vermittlung
 Telefax (02742) 9005/13610 - E-Mail post.lad1@noel.gv.at – Internet <http://www.noel.gv.at>
 DVR: 0059986

lungen Dritter – insbesondere der betroffenen Gebietskörperschaften – abhängig gemacht.

Zusätzlich soll diese Finanzierungsmethode auch auf den Bereich der Instandhaltung erweitert werden. Zudem soll der Tatbestand des „besonderen regionalen Interesse“ auf das „regionale Interesse“ ausgedehnt werden.

Durch diese Änderungen wird massiv in das bestehende System der Finanzierung von Instandhaltung und Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich eingegriffen, da nun selbst die Erhaltung des Bestandes der Infrastruktur von der Mitfinanzierung der Länder (Gebietskörperschaften) abhängig gemacht wird. Es wird vom Bund nicht nur die verkehrspolitische Verantwortung für die Schieneninfrastruktur ohne finanziellen Ausgleich auf die Länder abgeschoben, sondern eine Mitfinanzierung der Länder am jahrelang aufgeschobenen Investitionsbedarf festgesetzt.

Mangels einer Definition des „regionalen Interesses“ und der Angabe eines Finanzierungsschlüssels sind diese Bereiche vom Bund beliebig veränderbar. Zur Schätzung der Kosten für das Bundesland Niederösterreich wird davon ausgegangen, dass sich die Investitionen gleichmäßig auf das bestehende Netz verteilen.

In Niederösterreich befindet sich ca. ein Drittel des Eisenbahnnetzes von Österreich, wovon ca. 60% den Hauptbahnen und 40% den Regionalbahnen zugeordnet werden. Bereits nach der bisher geübten Praxis wurde im Fall der Mitfinanzierung der Landesanteil mit 20% festgelegt. Durch die im Entwurf vorgesehene Änderung ist eine drastische Ausdehnung der Mitfinanzierungspflicht bei allen Regionalbahnen sowie auch auf Teile der Hauptbahnen zu erwarten.

Bei Fortschreibung der Landesbeiträge im Zuge der bisher freiwilligen Mitfinanzierung auf eine verpflichtende Mitfinanzierung ist bei einem geschätzten österreichweiten Aufwand für Bereitstellung, Bestands- und Neubauinvestitionen von über € 3 Mrd. pro Jahr mit zusätzlichen Kosten für das Bundesland Niederösterreich von ca. € 70 Mio. zu rechnen.

Im Fall der Realisierung des vorliegenden Entwurfes erwachsen daher dem Land Niederösterreich zusätzliche Kosten in Höhe von ca. € 70 Mio. jährlich.

Diese massiven finanziellen Folgewirkungen des Entwurfes werden weder in der Darstellung der finanziellen Auswirkungen noch im Besonderen Teil der Erläuterungen angesprochen.

Gemäß Art. 1 Abs. 3 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften ist u.a. bei Gesetzesentwürfen der Bundesministerien eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen aufzunehmen, die den von den Vertragsparteien einvernehmlich zu erarbeitenden und vom Bundesminister für Finanzen zu erlassenden Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 Bundeshaushaltsgesetz entspricht.

Gemäß § 14 Abs. 1 des Bundeshaushaltsgesetzes (BHG) ist u.a. jedem Entwurf für ein Bundesgesetz von dem Bundesminister, in dessen Wirkungsbereich der Entwurf ausgearbeitet wurde, eine den Richtlinien gemäß Abs. 5 entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen anzuschließen. Ergeben sich aus einer solchen Maßnahme für eine andere am Finanzausgleich beteiligte Gebietskörperschaft Ausfälle an Steuern, an deren Ertrag sie beteiligt ist, Mehrausgaben oder Minderausgaben, höhere oder geringere Kosten, Mehreinnahmen oder Mehrerlöse, sind auch diese finanziellen Auswirkungen in der Stellungnahme darzustellen (§ 14 Abs. 3 BHG).

Im gegenständlichen Entwurf wird lediglich darauf hingewiesen, dass die vorgesehenen gesetzlichen Änderungen keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Bundeshaushalt haben. Eine weitergehende Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf andere Gebietskörperschaften wird überhaupt nicht angeführt.

Damit wurde vom Bund die sich aus § 14 Abs. 3 BHG ergebende Verpflichtung zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen geradezu ignoriert, insbesondere wenn man bedenkt, dass sich zusätzliche finanzielle Belastungen in Millionenhöhe ergeben werden.

Die NÖ Landesregierung verlangt daher mit Nachdruck die Vorlage einer dem § 14 BHG entsprechenden Kostendarstellung sowie – sollte § 44 Bundesbahngesetz tat-

sächlich in der vorliegenden Form realisiert werden – die Abgeltung des entstehenden Mehraufwandes durch den Bund.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

1. Zu Artikel 1 Z. 20 (§ 42 Bundesbahngesetz):

Die Regelungen für die Bereitstellung, den Betrieb, die Instandhaltung, die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur werden in Zuschussverträgen und in einem sechsjährigen Rahmenplan festgehalten. Der Rahmenplan enthält jahresweise die Mittel für die Instandhaltung und Reinvestition. Bei der Erstellung des Rahmenplanes ist auf Festlegungen des Zielnetzes Bedacht zu nehmen. Dieses Zielnetz wird von den ÖBB nur mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen abgestimmt. Die Länder sind in diesem Abstimmungsprozess nicht eingebunden.

Diese Vorgangsweise wird seitens der NÖ Landesregierung abgelehnt.

2. Zu Artikel 1 Z. 22 (§ 44 Bundesbahngesetz):

In der Überschrift findet sich noch wie in der bisherigen Fassung des Gesetzes die Formulierung „Besonderes regionales Interesse“. Im weiteren Text ist hingegen nur mehr von „Schieneninfrastruktur im regionalen Interesse“ die Rede.

Abgesehen von dieser uneinheitlichen Terminologie soll offenbar der Begriff weiter als bisher gefasst werden.

Die dahinter stehende Absicht ist klar: Es ist sowohl die Bereitstellung als auch die Aufnahme in den Rahmenplan für die Instandhaltung und für Erweiterungsinvestitionen in die Schieneninfrastruktur im regionalen Interesse davon abhängig zu machen, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden.

Diese Vorgangsweise wird ausdrücklich abgelehnt.

Weiters nehmen die Erläuterungen keinen Bezug auf den in § 44 Bundesbahngesetz in der Fassung des Entwurfes verwendeten Begriff „nahverkehrsgerechter Ausbau“.

Eine Klarstellung wäre erforderlich.

3. Zu Artikel 1 Z. 28 (§ 51 Bundesbahngesetz):

Es fehlt eine Abgrenzung sowie streckenweise Darstellung der Hauptbahnen und Nebenbahnen. Eine Ergänzung wäre jedenfalls erforderlich.

4. Zu Artikel 1 Z. 29 (§ 51a Bundesbahngesetz):

Nach den vorgesehenen Regelungen kann die ÖBB-Infrastruktur AG weitere Gesellschaften, an denen sie 100% der Anteile hält, ohne Anwendung der Vergabebestimmungen mit Leistungen beauftragen, für die im Fall regionalen Interesses dann Dritte (Gebietskörperschaften) Kostenanteile zu übernehmen haben. Diese Kosten sind für Dritte intransparent und unkontrollierbar.

Der Verzicht auf Vergabeverfahren in diesen Bereichen sollte daher überdacht werden.

5. Zu Artikel 1 Z. 32 (§ 54 Bundesbahngesetz):

Im Abs. 1 Z. 3 sollte es richtig „ÖBB-Produktion GmbH“ heißen.

6. Zu Artikel 3 Z. 1 (§ 58 Eisenbahngesetz):

Wenn der Verschub, als nicht kostendeckende Dienstleistung der Infrastruktur, zu den Absatzgesellschaften wandert, lukriert der Bund die Einsparung der Kostenunterdeckung. Im Gegenzug müsste eine Reduktion des Infrastrukturbenützungsentgeltes erfolgen, womit wohl nicht gerechnet werden kann.

Die Absatzgesellschaften werden wiederum kostendeckende und marktfähige Preise verlangen. Diese werden sie ihren Kunden, wozu auch die Länder gehören, verrechnen, wodurch es für die Kunden zu zusätzlichen Kosten kommen wird.

Weiters steht es den Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen offenbar frei, ob sie Verschubleistungen anbieten wollen oder nicht. Es stellt sich die Frage, ob es eine Sicherstellung der Verschubleistung an allen Bahnhöfen bzw. an welchen Bahnhöfen geben wird und ob mit der Überwachung dieser Sicherstellung der Verschubleistung der Regulator beauftragt wird.

Eine Klarstellung wäre erforderlich.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Ergeht an:

1. An das Präsidium des Nationalrates,

-
2. An das Präsidium des Bundesrates
 3. An alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
 4. An alle Ämter der Landesregierungen (zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
 5. An die Verbindungsstelle der Bundesländer, Schenkenstraße 4, 1014 Wien
 6. Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Ballhausplatz 2, 1014 Wien
 7. Landtagsdirektion

NÖ Landesregierung

Dr. P R Ö L L

Landeshauptmann