



Österreichischer
Gemeindebund

An das
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie
Ghegastraße 1
1030 Wien

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

Wien, am 15. Juni 2009
Zl. B-745/150609/HA

GZ: BMVIT-210.559/0008-IV/SCH1/2009

**Betreff: BG zur Änderung des Bundesbahngesetzes, des Privatbahngesetzes
2004 und des Eisenbahngesetzes 1957**

Sehr geehrte Damen und Herren!

In Ergänzung zur Stellungnahme vom 2. Juni 2009 übermittelt Ihnen der Österreichische Gemeindebund im Anhang nachstehendes Schreiben des burgenländischen Gemeindevertreterverbandes zu den obig genannten Gesetzesentwürfen.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Österreichischen Gemeindebund:

Der Generalsekretär:

Der Präsident:

Hink e.h.

Mödlhammer e.h.

Dr. Robert Hink

Bgm. Helmut Mödlhammer



Eisenstadt, Juni 2009

Betreff: Entwurf Bundesbahngesetz

Sehr geehrte Damen und Herren!

Nach eingehender Durchsicht und Beratung erlaubt sich der Sozialdemokratische Gemeindevertreterverband Burgenland zum Entwurf eines Bundesbahngesetzes, Zl. B,K-740-1/260509/AR, folgende Stellungnahme abzugeben:

§ 44 Bundesbahngesetz:

Im § 44 werden laut vorliegendem Gesetzesentwurf drei grundsätzliche Änderungen vorgenommen, welche allesamt zu einer Schlechterstellung der 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 Definition, was unter „regionalem Interesse“ verstanden werden soll, erfolgt nicht. Zunächst ist anzumerken, dass der Kompetenztatbestand „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahn“ laut Art. 10 B-VG sowohl in Gesetzgebung als auch in Vollziehung Bundessache ist.

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung sieht vor, dass 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 Bestimmung des B-VG vor. 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 der Sicherheit des Bahnbetriebs, kann nicht davon abhängig gemacht werden, ob es Beiträge Dritter gibt, oder nicht.

Im gegenständlichen Entwurf finden sich auch keine Angaben zur anteilmäßigen maximalen Beitragshöhe, zu welcher Gebietskörperschaften gezwungen werden können, wenn sie nicht riskieren wollen, dass die Gewährung eines Zuschusses verweigert wird und keine Maßnahmen für die Instandhaltung in die Schieneninfrastruktur erfolgen. Dies birgt ein sehr hohes Kostenrisiko für Länder und Gemeinden, dass abgelehnt wird – insbesondere vor dem Hintergrund der knappen Mittel.

Aufgrund dieser Ausführungen werden die vorgeschlagenen Änderungen im § 44 Bundesbahngesetz – insbesondere die verpflichtende Kostenbeteiligung - vom GVV Burgenland abgelehnt.

§ 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. Der vorgeschlagene Entfall eines mehrjährigen Rahmens führt 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 abgelehnt. Es hätte, aus unserer Sicht, im Zuge der Änderung des Bundesbahngesetzes auch definiert werden müssen, was unter dem im ÖPNRV-G 1999 verankerten "Grundangebot" des Bundes verstanden werden soll.

In der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus wird bei Gesetzesvorschlägen der Bundesregierung eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen gefordert. d Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält keinerlei Kostendarstellung hinsichtlich der zu erwartenden Mehrkosten für Länder und Gemeinden und steht somit im Widerspruch zur obigen Regelung.

Für den GVV Burgenland



Mag. Herbert Marhold
Landesgeschäftsführer



LAbg. Bgm. Ernst Schmid
Präsident