



landwirtschaftskammer
österreich

Präsidentenkonferenz der
Landwirtschaftskammern Österreichs

Schauflergasse 6
1014 Wien
Tel. 01/53441-8570; 8575
Fax: 01/53441-8529
www.lk-oe.at
recht@lk-oe.at

Christoph Michelic
DW: 8573
c.michelic@lk-oe.at
GZ:II/1-0611/Mi-59

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Abtg. IV/SCH 1
Postfach 201
1000 Wien

**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das
Eisenbahngesetz 1957 geändert wird**
GZ: BMVIT-210.501/006-IV/SCH1/2011

Wien, 22. Juli 2011

Die Landwirtschaftskammer Österreich nimmt zu dem im Betreff genannten Entwurf wie folgt Stellung:

Zu § 29:

Durch die vorgesehene Änderung in Abs. 1 sollen dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen nicht in jedem Fall unverzüglich aufgelassen werden.

Abs. 2 stellt unverändert auf den bisherigen Fall ab, wo auf die dauernde Betriebseinstellung die Auffassung folgt: „Bei dauernder Einstellung des Betriebes...hat der Landeshauptmann...“

Im Fall, dass die dauernd betriebseingestellte Eisenbahn weiterhin Eisenbahnzwecken dienen soll, öffnet sich jedoch eine Lücke. Wenn der Betrieb dauernd eingestellt wird, aber die Eisenbahn noch zu Eisenbahnzwecken genutzt wird, geht aus der Bestimmung des § 29 Abs. 2 nicht klar hervor, wie die Behörde zu entscheiden und vorzugehen hat. Die Behörde kann „bei dauernder Betriebseinstellung“ noch nicht abschließend verfügen, welche Anlagen zu beseitigen sind usw., wenn diese eben (teilweise) weiterbestehen sollen. Erst bei späterem Wegfall des Eisenbahnzweckes hat die Behörde für die Auffassung über die verbliebenen Teile zu verfügen.

Im Abs. 2 soll daher der Ablauf genauer beschrieben und die Lücken geschlossen werden.

Die Auffassung und Beseitigung einer Eisenbahnanlage bewirkt Änderungen für benachbarte Grundstücke. So werden z.B. Bahngräben rückgebaut und die Entwässerungsverhältnisse verändert. Die Behörde wird nachteilige Auswirkungen nur teilweise amtswegig erkennen und abwenden können. Es sollen daher vor Erlassung der behördlichen Verfügungen und dem Feststellungsbescheid zumindest den benachbarten Grundeigentümern und

2/5

Berechtigten die Möglichkeit gegeben werden, tatsächlich Schäden an privatem Gut zu vermeiden. Es wird vorgeschlagen, Abs. 2 um folgenden Satz zu ergänzen:

„Vor Festlegung der Verfügungen der Behörde hat diese die benachbarten Grundeigentümer und dinglich Berechtigten über die vom Inhaber beabsichtigten Beseitigungen und angezeigten Vorkehrungen zu informieren und Parteistellung (Alternative: das Recht auf Parteiengehör) einzuräumen.“

Da die Rechte der Grundeigentümer bei der Auflassung in ähnlicher Weise betroffen sein können wie bei der Errichtung, erscheint jedoch eine Parteistellung erforderlich zu sein.

Um ungünstige Grundstücksausformungen und Besitzverhältnisse im Zuge der Auflassung zu vermeiden, wird eine zu § 13 Abs. 7 OÖ. Straßengesetz 1991 analoge Regelung als neuer § 29 Abs. 6 vorgeschlagen:

„Als Eisenbahn aufgelassene Grundstücke sind den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke zum Erwerb anzubieten, sofern sie nicht für andere im öffentlichen Interesse gelegene Vorhaben benötigt werden. Die Grundstücke sind vom Inhaber der aufzulassenden Eisenbahnanlage zu rekultivieren und dabei hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den angrenzenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen, sofern nicht von den Erwerbern darauf verzichtet wird.“

Zu § 31h:

Kann trotz Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides ein Jahr weitergebaut werden, werden möglicherweise nicht genehmigungsfähige Anlagen konsenslos mit allen Nachteilen für das Unternehmen (Abriss) oder den Grundeigentümer (Unumkehrbarkeit) weitererrichtet. Die vorgeschlagene Fassung bezüglich der Jahresfrist soll daher nur auf den Weiterbetrieb einer Eisenbahnanlage, für die bereits eine Betriebsbewilligung erteilt wurde, beschränkt werden.

Die als Vorbild dienenden § 359c GewO 1994 und § 42a UVP-G 2000 sind auf Aufhebungen durch den Verwaltungsgerichtshof bezogen, nicht jedoch auf den Verfassungsgerichtshof. Dementsprechend sind im vorgesehenen § 31h die Wortfolgen „- oder Verfassungs“ sowie „der Verfassungsgerichtshof“ zu entfernen. Eine Aufhebung durch den Verfassungsgerichtshof erfolgt beim Eingriff in verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte oder wegen Anwendung eines verfassungswidrigen Gesetzes oder einer gesetzwidrigen Verordnung. In diesem Fall eine Fortführung für ein weiteres Jahr zuzulassen, erscheint höchst bedenklich.

Die Landwirtschaftskammer Österreich ersucht dringend, die Novelle zum Anlass zu nehmen, nachfolgende Probleme zu lösen:

3/5

Zu § 18b:

Der Verfassungsgerichtshof geht in seiner ständigen Judikatur davon aus, dass Restgrundstücke, die nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden können, auf Wunsch des Eigentümers (mit)einzulösen sind. Diese Judikatur zur Restgrundstückeinlöse ist z.B. in § 18 Abs. 1 BStG 1971 bereits seit langem praxistauglich umgesetzt. Im Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetz fehlt bisher eine solche Bestimmung. Dadurch kommt es ohne sachlicher Rechtfertigung zu einer Ungleichbehandlung in Abhängigkeit vom Enteignungswerber. Bahnunternehmen verweigerten immer wieder aufgrund „fehlender gesetzlicher Deckung“ die Einlöse von Restgrundstücken. Um den verfassungskonformen Zustand bezüglich Restgrundstücke herzustellen, soll folgender § 18b Abs. 2 angefügt werden:

„Ist ein Grundstücksrest unter Berücksichtigung seiner bisherigen Verwendung nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so ist auf Verlangen des Eigentümers das gesamte Grundstück einzulösen.“

Alternativ wäre eine Einfügung im Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz 1954 als § 3 Abs. 4 möglich.

Zu § 42:

Die bestehende Kann-Formulierung bei der Ausnahmegewilligung des Abs. 3 erweckt den Anschein, dass für die Behörde ein Ermessungsspielraum vorliegt, dieser ist jedoch nach der höchstgerichtlichen Rechtsprechung nicht gegeben. Somit ist eine Klarstellung des § 42 Abs. 3 geboten, d.h. statt des Wortes „kann“ ist das Wort „hat“ zu setzen.

Weiters sind die Regelungen des § 42 dringend um einen weiteren Punkt zu ergänzen: Die Eingriffe in Eigentum oder Besitz durch den Bauverbotsbereich sind gleichzusetzen mit den Eingriffen durch eine Enteignung oder eine Zwangsdienstbarkeit. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes sind daher die gleichen (Entschädigungs-) Maßstäbe anzuwenden. Trotz der Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung unterliegt ein im Bauverbotsbereich liegendes Grundstück einer Wertminderung, da die Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt oder massiv erschwert sind. Mögliche Vereinbarungen über Ausnahmen nach Abs. 3 sind idR mit einer Reihe nachteiliger Bedingungen verknüpft und außerdem ist der Antrag mit erheblichem Aufwand verbunden, da umfangreiche Unterlagen erforderlich sind. Aus diesen Gründen kommt es auch wiederholt vor, dass Leitungsunternehmen mit unterirdischen Versorgungsleitungen dem Bauverbotsbereich ausweichen.

Aus all dem heraus wird gefordert, im § 42 einen neuen Abs. 4 wie folgt einzufügen:
„Kommen Flächen im Bauverbotsbereich zu liegen, sind die eintretende Wertminderung

4/5

sowie die Nachteile durch Beschränkung bestehender Rechte dem Eigentümer nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes 1954 angemessen zu entschädigen.“

Zu § 43:

Der Gefährdungsbereich und die zu unterlassenden Handlungen sind durch diesen Paragraphen völlig unbestimmt. Der Umfang ist für Anrainer nicht offensichtlich. Nur durch (einseitige) Angaben des Eisenbahnunternehmens wird er konkreter bestimmt. Kann nun ein Eigentümer von seinem Eigentum nicht mehr in vollem Umfang Gebrauch machen, ist auch hier bei konkreter Beschränkung ein Recht auf Entschädigung vorzusehen.

Es wird daher vorgeschlagen, einen neuen § 43 Abs. 5 wie folgt hinzuzufügen:

„Nachteile des Eigentümers durch konkrete Beschränkung der widmungsgemäßen Nutzung seines Grundstücks (Gefährdungsbereich) sind nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes 1954 angemessen zu entschädigen.“

Eisenbahnunternehmen sehen bei einer Bepflanzung von Grundstücken (z.B. mit Mais oder Baumsetzlingen, die anschließend hochwachsen und erst dann gefährden) durch den Grundeigentümer fallweise den § 43 anwendbar. Es stellt sich die Frage, ob dieser überhaupt zutrifft. Immerhin erfasst das in den Abs. 3 und 4 geregelte System der Abstimmung oder Bewilligung Anlagen wie Steinbrüche bzw. explosive und brennbare Stoffe, aber keine Anpflanzungen. Es soll daher klargestellt werden, welche Bestimmung die Anpflanzung erfasst (§ 45 oder § 43) und die Bestimmung entsprechend ergänzt werden.

Im Falle der Anwendbarkeit von § 43 wird vorgeschlagen, im obigen neuen § 43 Abs. 5 nach dem Wort „Nutzung“ den Klammerausdruck *„(wie z.B. Bepflanzung)“* hinzuzufügen. Oder es ist der § 45 entsprechend zu adaptieren.

Weiters ist – da es bisher nicht geregelt war – hier gesetzlich fest zu halten, dass im Rahmen der Arbeitsübereinkommen zwischen dem Eisenbahnbetreiber und den benachbarten Grundstücksbewirtschaftern im Falle von gefährdenden Handlungen (wie z.B. Holzschlägerungen, die ja durchaus auch im Interesse des Bahnbetreibers liegen) eine erforderliche Sicherheitsaufsicht durch das Eisenbahnunternehmen zu tragen ist.

Zu § 45:

In den letzten Jahren wurde mehrmals seitens der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG sowie beauftragter Unternehmen gegenüber betroffenen Waldbesitzern der Eindruck vermittelt, dass diese für die Entfernung – aus Sicht des Eisenbahnunternehmens – nunmehr gefährdender Bäume oder ganzer Baumbestände (bis zu einer Baumlänge entlang der

5/5

Trasse), obwohl sie gesund und vital sind, verantwortlich seien. Die allfällige Gefährdung ist offensichtlich nur durch den natürlichen Pflanzenwuchs eingetreten und ist daher gemäß § 45 die Zuständigkeit beim Eisenbahnunternehmen zu sehen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die zur Novelle 2009 abgegebene Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Österreich vom 28. Oktober 2009 verwiesen, in der diese Problematik bereits aufgezeigt wurde. Im Falle der Entfernung wurden und werden allfällige Entschädigungen (z.B. für Hiebsunreife oder eine gewünschte Bewirtschaftungsweise, wie etwa ein Baumpflanzungsverbot bis zu 30, 40m Abstand) immer wieder unzureichend behandelt, auch weil die entsprechende Klarheit im Gesetz fehlt. Daher wird auch hier eine Ergänzung gefordert, wonach das Eisenbahnunternehmen diese Nachteile entsprechend der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes 1954 abzugelten hat.

Die Landwirtschaftskammer Österreich ersucht um Berücksichtigung der vorgebrachten Punkte und steht für weitergehende Gespräche gerne zur Verfügung.

Dem do. Ersuchen entsprechend wird diese Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates auf elektronischem Weg übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Wlodkowski
Präsident der
Landwirtschaftskammer Österreich

gez. August Astl
Generalsekretär der
Landwirtschaftskammer Österreich