



An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
BMVIT – IV/GL-E
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: e1@bmvit.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, am 28. Mai 2019
Zl. B,K-740/280519/HA,LO

GZ: BMVIT-210.501/0001-IV/E1/2019

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Hochleistungsstreckengesetz und das Schieneninfra- strukturfinanzierungsgesetz geändert werden

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Gemeindebund erlaubt sich mitzuteilen, dass zu obig angeführtem Gesetzesentwurf **folgende Stellungnahme** abgegeben wird:

Ad Änderung der Zuständigkeiten (§ 12)

Von Bedeutung sind die Änderungen der Zuständigkeitsregelungen in § 12 dieses Entwurfes. Demnach sollen die Länder (Landeshauptmann) neben Straßenbahnen und nicht öffentlichen Eisenbahnen nur mehr für alle Angelegenheiten der „nicht vernetzten Nebenbahnen“ zuständig sein. Hinsichtlich aller vernetzten Nebenbahnen, hinsichtlich derer bislang der Landeshauptmann zuständig war, soll zukünftig der Verkehrsminister, der bislang im Wesentlichen für Hauptbahnen zuständig war, zuständig sein.

In Verfahren betreffend Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, in Auflassungsverfahren und in Kostenverfahren soll daher in erster Linie der Bundesminister und nicht mehr der Landeshauptmann zuständig sein. Nachdem nahezu alle ÖBB-Nebenbahnen und einige Landesbahnen vernetzte Nebenbahnen sind, wird der Landeshauptmann nur mehr für jene „Landesbahnen“ zuständig sein, die nicht vernetzte Nebenbahnen sind.

Abgesehen davon, dass Gemeinden bislang schon Probleme mit der Klärung der Zuständigkeit bzw. mit der Unterscheidung der Hauptbahnen (Hochleistungsstreckengesetz und Erklärung mittels Verordnung) von den Nebenbahnen hatten, wird mangels nachvollziehbarer Definitionen und Abgrenzungsmerkmalen eine



Unterscheidung von vernetzten und nicht vernetzten Nebenbahnen noch schwieriger bzw. de facto unmöglich gemacht.

Der Österreichische Gemeindebund gibt außerdem zu bedenken, dass bislang keine Probleme gemeldet bzw. aufgekommen sind, die auf die derzeitigen Zuständigkeitsregelungen zurückzuführen sind. Tatsächlich konnte bislang mit den zuständigen Sachbearbeitern in den Ländern hinsichtlich der Vorgehensweise an Eisenbahnkreuzungen Einvernehmen hergestellt werden.

Anderweitige Probleme, die sich in der Vergangenheit gezeigt haben (Verfahrensverzögerung, unterschiedliche Spruchpraxis), sind nicht darauf zurückzuführen, wer wofür zuständig ist, sondern auf Bestimmungen im Eisenbahngesetz und in der Eisenbahnkreuzungsverordnung, die derart komplex und unklar formuliert sind, dass sie weder von Behörden noch von Verwaltungsgerichten sinnvoll vollzogen werden können.

Allein aus praktischen Erwägungen sollte daher die Zuständigkeit hinsichtlich aller Nebenbahnen beim Landeshauptmann bleiben.

Ad Übergangsbestimmungen (§ 176c)

Gemäß § 176c sind mit Ablauf des Tages der Kundmachung anhängige Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Der Österreichische Gemeindebund gibt zu bedenken, dass teils die Rechtsmeinung vertreten wird, dass die Verfahren gemäß § 48 Abs. 1 sowie § 49 Abs. 2 (Auflassung, bauliche Umgestaltung, Sicherung) und die allenfalls aufgrund eines Antrages erfolgenden Kostenverfahren nach § 48 Abs. 2 und § 48 Abs. 3 als ein Verfahren zu sehen sind.

Demgemäß wäre etwa der Landeshauptmann als Behörde auch und weiterhin hinsichtlich all jener Kostenverfahren zuständig, in denen das Verfahren über die Auflassung, Umgestaltung oder Sicherung von Eisenbahnkreuzungen schon lange beendet ist bzw. bis zum Ablauf des Tages der Kundmachung noch anhängig sind.

Argumentiert wird damit, dass die Anordnungsverfahren (Umgestaltung, Auflassung, Sicherung) und die Kostenverfahren nach § 48 Abs. 2 und 3 bis zum Deregulierungsgesetz 2001 in einem einzigen Verfahren geführt wurden und die Behörde damals mit dem Ausspruch über die Anordnung etwa der Art der umzusetzenden Sicherung auch sogleich über die Kostentragung abzusprechen hatte.

Um gravierende verfahrensrechtliche Probleme erst gar nicht aufkommen zu lassen, wird es notwendig sein, diese Frage vorab einer eindeutigen und unmissverständlichen Klärung zuzuführen.

Ad Kostentragung allgemein

Aufgrund der im Jahr 2012 erlassenen Eisenbahnkreuzungsverordnung müssen nahezu alle bislang technisch nicht gesicherten Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert werden. Infolge der Kostentragungsbestimmungen des § 48 EisbG müssen Gemeinden als Träger der die Eisenbahn kreuzenden Gemeindestraßen grundsätzlich 50% der Umsetzungskosten tragen.

Der Österreichische Gemeindebund stellt einmal mehr klar, dass die durch die Eisenbahnkreuzungsverordnung verursachten Kosten zahlreiche Gemeinden finanziell völlig überfordern.

Nachdem die im Rahmen des letzten Finanzausgleichs festgelegten Kostenersätze des Bundes diese Belastung nur geringfügig abfedern, fordert der Österreichische Gemeindebund, dass die Kostentragungsregelungen dergestalt geändert werden, dass die betroffenen Gemeinden entlastet, zusätzliche Mittel zur Abfederung der Belastung bereitgestellt oder aber Änderungen im Eisenbahngesetz und in der Eisenbahnkreuzungsverordnung getroffen werden, die die Kostenfolgen weitgehend beseitigen (Erstreckung der Überprüfungs- und Umsetzungsfristen, alternative Sicherungsformen, Kontrollmaßnahmen mit Sanktionen bei Übertretungen).

Mit freundlichen Grüßen

Für den Österreichischen Gemeindebund:

Der Generalsekretär:



Dr. Walter Leiss

Der Präsident:



Bgm. Mag. Alfred Riedl

Ergeht zK an:

Alle Landesverbände
Die Mitglieder des Präsidiums
Büro Brüssel