



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980
Fax +43 (0)1 4000 7135
post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:
60-08-(2019-0944)

bearbeitet von:
Dfin Schwer DW 89970 | Hanna Zeiner

elektronisch erreichbar:
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

Bundesministerium
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

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

Wien, 4. Juni 2019

**BMVIT-210.501/0001-IV/E1/2019 -
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Eisenbahngesetz 1957, das
Hochleistungsstreckengesetz und das
Schieneninfrastrukturfinanzierungsge-
setz geändert werden - Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Hochleistungsstreckengesetz und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden, wird wie folgt Stellung genommen:

Die vorgeschlagene Änderung der Behördenzuständigkeit und die diesbezügliche Kompetenzverschiebung von den Landeshauptleuten zum Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aus den im Schreiben der Verbindungsstelle der Bundesländer an den Bundeskanzler vom 16. Mai 2019 (Beschluss der Landeshauptleutenkonferenz vom 16. Mai 2019) genannten Gründen auch aus Sicht des Österreichischen Städtebundes abgelehnt.

So würde nach den Plänen der gegenständlichen Novelle beispielsweise das Land Salzburg zukünftig für die Pinzgauer Lokalbahn (als „nicht vernetzte Nebenbahn“), der Bund für die Salzburger Lokalbahn (= „vernetzte Nebenbahn“) zuständig sein. Somit müsste das Land zwar die Kompetenz aufrechterhalten, wäre aber nur mehr für gesonderte Teile des Salzburger

Eisenbahnnetzes zuständig. Im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung und Raumordnung sind derlei Zersplitterungen aus Sicht des Österreichischen Städtebundes abzulehnen.

Weiters ist anzumerken, dass städtische Lokalbahnen, wie die Salzburger Lokalbahn oder die Linzer Lokalbahn, zwar de jure als „vernetzte Nebenbahnen“ geführt werden, in Wirklichkeit aber über weite Strecken im Vergleich zum Hauptbahnnetz völlig andere Voraussetzungen mit sich bringen (z.B. Stromsystem, Lichttraumprofil, Signalsystem, Bahnsteighöhe, etc.). Wir plädieren aus diesen Gründen und nicht zuletzt aufgrund der praktischen, lokalen Zusammenarbeit dafür, die Zuständigkeit für vernetzte Nebenbahnen auf Landesebene zu belassen.

Kritisch sehen wir vor allem die Absicht, die geplanten Zuständigkeiten für Straßenbahnunternehmen, im Falle des § 12 (2) 4., 5., 6. und 7 künftig beim Bundesminister/ der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie anzusiedeln.

Sämtliche Belange Straßenbahnunternehmen betreffend sollten jedenfalls beim Landeshauptmann/ der Landeshauptfrau bleiben, da diese/r die örtliche Situation und die betrieblichen Umstände wesentlich besser einschätzen und beurteilen kann. Weiters kann eine bessere Verschränkung mit den Anliegen der städtischen Verkehrs- und Stadtplanung erfolgen, wenn keine Verlagerung der Kompetenzen in Richtung Bund erfolgt.

Zu § 13 EisbG - Staatskommissär:

Die Möglichkeit der Entsendung eines Staatskommissärs/einer Staatskommissärin bezieht sich seit der Novelle BGBl. I Nr. 106/2004 nur mehr auf Eisenbahninfrastrukturunternehmen - EIU. In der Praxis werden - soweit bekannt - zu Aufsichtsratssitzungen von integrierten Eisenbahnunternehmen keine StaatskommissärInnen mehr entsendet. Dies sollte auch dezidiert in den Gesetzestext Eingang finden.

Zu § 21 Abs. 7 (Betriebsleiter), § 21a (Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete)

Für den Bau und Betrieb von ausschließlich Straßenbahnen gelten weniger strikte EU- Vorgaben („light rail“). Hier fehlen auch Schulungseinrichtungen,

welche unternehmensunabhängige StraßenbahnbetriebsleiterInnen ausbilden.
Die Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung - EisbEPV gilt nur für
Haupt- und vernetzte Nebenbahnen. Die Genehmigungspflicht für
BetriebsleiterInnen und StellvertreterInnen nach § 21 EisbG sollte für
ausschließliche Straßenbahnunternehmen daher beibehalten werden.

Zu § 54a (Ausnahmen von der Entflechtung)

Ausnahmen nach § 54a Abs. 2 EisbG fallen auch künftig in den Bereich der
Selbstbeurteilung der Eisenbahnunternehmen. Derzeit werden von der
Schienen-Control Kommission schriftliche Bestätigungen über das Vorliegen
einer Ausnahme ausgestellt. Es wird ersucht, dass diese Vorgehensweise auch
künftig beibehalten wird.

Wir ersuchen um Berücksichtigung der vorgelegten Änderungs- und
Überarbeitungsvorschläge und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär