



Österreichischer
Gemeindebund

An das
Bundesministerium für
Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2,
1030 Wien

per E-Mail: e1@bmk.gv.at

Wien, am 29. Mai 2024
Zl. B,K-740/290524/HA,TR

GZ: 2024-0.369.071

Betreff: Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Sehr geehrte Damen und Herren!

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

Wenngleich nur ein kleiner Teil der in den Arbeitsgruppensitzungen der letzten Jahre erarbeiteten Vorschläge Eingang in diesen Gesetzesentwurf gefunden haben, bestehen gegen die vorgesehenen Änderungen - mit einer Ausnahme - keine Bedenken.

Zu begrüßen ist die Klarstellung bzw. gesetzliche Festlegung in § 9b Abs. 2, wonach der Nachweis des Standes der Technik jedenfalls auch als erbracht anzusehen ist, soweit die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik erwiesen werden kann. Ebenso zu begrüßen ist die Erweiterung der automationsunterstützten Überwachung der an Eisenbahnkreuzungen geltenden Ge- und Verbote (Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“ gemäß § 50 Abs. 1 Z 3). Diese Erweiterung der automationsunterstützten Überwachung trägt wesentlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit an Eisenbahnkreuzungen bei.





Aber auch die Änderung in § 48 Abs. 4 ist zu begrüßen, wonach sich die Behörde bei der Kostenfestsetzung hinsichtlich Eisenbahnkreuzungen des Gutachtens einer Sachverständigenkommission bedienen kann und nicht mehr (wie bislang) bedienen muss.

Größere Bedenken bestehen zur vorgeschlagenen Änderung in § 48 Abs. 3:

Nach derzeitiger Rechtslage ist der Verkehrsträger (Eisenbahnunternehmen oder Träger der Straßenbaulast) – sollte er eine Teilung der Kosten (Höhe und Ausmaß) behördlich festgelegt haben wollen – angehalten, innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach § 48 Abs. 1 (Anordnung der Umgestaltung aber auch Sicherung nach § 49 Abs. 2) einen diesbezüglichen Antrag zu stellen.

Schon vor etlichen Jahren hat der Österreichische Gemeindebund diese Regelung insofern für verfassungsrechtlich bedenklich gehalten, als eine Gemeinde mangels Parteistellung im Sicherungsverfahren (§ 49 Abs. 2) gar nicht in Erfahrung bringen konnte, wann diese Frist zu laufen beginnt, respektive endet. Nachdem aber der Verfassungsgerichtshof im Jahr 2020 den Verwaltungsgerichtshof zurechtgewiesen hat, der bislang eine Parteistellung der Gemeinden im Sicherungsverfahren fälschlicherweise verneint hat, stellt sich die Frage der Verfassungskonformität dieser Bestimmung nicht mehr.

Nunmehr sollen abweichend von der bisherigen Regelung künftig Anträge auf Festlegung der Kostenaufteilung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast, innerhalb einer Frist von einem Jahr ab vollständiger Umsetzung der Anordnung (Umgestaltung der Verkehrswege, Auflassungen, Sicherung Eisenbahnkreuzungen, Ersatzmaßnahmen) zulässig sein.

Begründet wird dieser Vorschlag damit, dass ab dem Zeitpunkt der vollständigen Anordnungsumsetzung alle Kosten bekannt sein müssten, die in die Kostenteilungsmasse miteinzubeziehen sind.

Vermag die Begründung für die vorgeschlagene Änderung gerechtfertigt sein – letztlich gibt es eine Unzahl an langwierigen Verfahren, die auf fehlende Nachvollziehbarkeit und Prüfbarkeit der Kosten und deren Höhe zurückzuführen sind – dennoch wird mit dieser Änderung erst recht wieder jene (verfassungsrechtlich bedenkliche) Situation hervorgerufen, wonach der gegenbeteiligte Verkehrsträger (zumeist Gemeinde) nicht weiß und auch nicht wissen kann, wann diese (nur) einjährige Frist zu laufen beginnt bzw. wann diese endet.



Österreichischer
Gemeindebund

Der Österreichische Gemeindebund hält es in Anbetracht der immensen (und – weil weit über der Inflationsrate liegend – in keiner Weise nachvollziehbaren) Kostensteigerungen im Bereich der Eisenbahnkreuzungen vielmehr für geboten, kostendämpfende Maßnahmen zu ergreifen bzw. Anreize zu setzen, damit Eisenbahnunternehmen die behördlichen Anordnungen kostengünstig umsetzen.

Auch ist es nicht nachvollziehbar und schon gar nicht begründbar, weswegen die Kosten von Sicherungsanlagen (gleiche Sicherungsart) und deren Erhaltung bei den einzelnen Eisenbahnunternehmen derart unterschiedlich sind. So betragen die Erhaltungskosten einer einzigen Sicherungsanlage (gleiche Sicherungsart) bei einem Eisenbahnunternehmen „lediglich“ 5.000 Euro pro Jahr, bei einem anderen Eisenbahnunternehmen bis zu 16.000 Euro pro Jahr (!)

Aus Sicht des Österreichischen Gemeindebundes wäre es durchaus denkbar und auch sinnvoll, Kosten(höchst)sätze/Pauschalkosten für Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen einschließlich der Erhaltung festzulegen. Somit müsste in dem Verfahren über die Festlegung der Kostentragung nicht mehr über die Kostenteilungsmasse (dies stünde dann fest), sondern nur mehr über die Aufteilung bzw. deren Aufteilungsverhältnis verhandelt bzw. abgesprochen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Österreichischen Gemeindebund:

Der Generalsekretär:

Dr. Walter Leiss

Der Präsident:

Bgm. DI Johannes Pressl

Ergeht zK an:

Alle Landesverbände
Die Mitglieder des Präsidiums
Büro Brüssel