



Der
Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Dampfschiffstraße 2
A-1031 Wien
Postfach 240

Tel. + (1) 711 71 - 0
Tel. + (1) 711 94 - 25
office@rechnungshof.gv.at

Wien, 4. Mai 2015
GZ 301.007/007-2B1/15

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird (Umsetzung der RL 2012/34/EU, Recast)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Rechnungshof (RH) dankt für den mit Schreiben vom 25. März 2015, GZ. BMVIT-210.501/0003-IV/SCH1/2015, übermittelten im Betreff genannten Entwurf und nimmt hiezu im Rahmen des Begutachtungsverfahrens aus der Sicht der Rechnungs- und Gebarungskontrolle wie folgt Stellung:

1. Inhaltliche Bemerkungen

1.1 Zur Trennung der Infrastrukturbetriebe und der Verkehrsdienste

§ 55 EisbG 1957 i.d.F. Z 63 des Entwurfes regelt die von Eisenbahnunternehmen einzuhaltenden Trennungsmaßnahmen organisatorischer Natur und im Rechnungswesen. Mit den vorliegenden Regelungen sollen insbesondere unzulässige Quersubventionierungen und andere Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

Der RH verweist auf die beiliegende Begutachtung des Entwurfes der Europäischen Kommission über das „Vierte Eisenbahnpaket“ – Vollendung des einheitlichen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU vom 4. April 2013, GZ 302.128/002-2B1/13: In diesem hat er auf seine Empfehlungen aus den Berichten „Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003“, Reihe Bund 2007/15, TZ 12, und „ÖBB-Öffentlichkeitsarbeit“, Reihe Bund 2012/8, TZ 3, verwiesen „auf die im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorgegebene Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastricht-konformen Erreichung der finanziellen Ziele des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 zu



GZ 301.007/007-2B1/15

Seite 2 / 4

achten“ bzw. „einen chancengleichen, diskriminierungsfreien und funktionsfähigen Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienengebäudeverkehrsmarktes sicherzustellen“.

Der RH weist aus Anlass der Begutachtung darauf hin, dass nach dem derzeit geltenden Text des § 55 Abs. 2 EisbG 1957 ein „Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen“ unzulässig ist, wohingegen der vorgeschlagene Text dies auf „öffentliche Mittel, die einem dieser Tätigkeitsbereiche zufließen“ beschränkt. § 55 Abs. 3 sieht dementsprechend eine Verpflichtung zur getrennten Ausweisung „öffentlicher Zuwendungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ vor. Da mit den vorgeschlagenen Regelungen „unzulässige Quersubventionierungen und andere Wettbewerbsverzerrungen“ vermieden werden sollen, weist der RH darauf hin, dass auch die Erläuterungen zum Entwurf keine näheren Ausführungen zur Beschränkung der vorgeschlagenen Trennungsmaßnahmen auf öffentliche Mittel enthalten.

Aus Gründen der Transparenz erachtet es der RH daher als erforderlich, sämtliche Mittelflüsse jedenfalls in getrennten Rechnungskreisen nach jeweiliger Mittelherkunft (öffentliche Mittel und sonstige Mittel) und die in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mittel ersichtlich zu machen, um so allfällige unzulässige Quersubventionierungen der getrennten Bereiche hintanzuhalten.

1.2 Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission

Durch § 77 Abs. 1 EisbG 1957 i.d.F. Z 106 des Entwurfes sollen die regulierungsbehördlichen Aufgaben der Schienen-Control GmbH der Schienen-Control Kommission als künftig einziger Regulierungsbehörde übertragen werden.

In seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetzes – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Schreiben vom 12. Februar 2013, GZ 302.445/008-2B1/13; abrufbar unter http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/_jahre/2013/beratung/gesetzesbegutachtungen/Stellungnahme_Verwaltungsgerichtsbarkeitsanpassung_BMVIT.pdf) hat sich der RH kritisch zu dem Umstand geäußert, dass die Schienen-Control Kommission weiterhin als Berufungsinstanz für einige Tatbestände, in denen die Schienen-Control GmbH als Behörde erster Instanz zur Erlassung von Bescheiden zuständig ist, bestehen bleiben soll: Er wies „darauf hin, dass auch in jenen Materien, in denen schon bisher unabhängige Kollegialbehörden (z.B. Schienen – Control-Kommission) entschieden hätten), durch die Einführung einer Verwaltungsgerichtsbarkeit erster Instanz insofern ein Mehraufwand entstehen kann, als eine weitere (unabhängige) Ebene mit voller Kognitionsbefugnis geschaffen (würde)“.



Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen werden die o.a. Bedenken des RH im Bereich der Aufgaben der Schienen-Control GmbH berücksichtigt.

1.3 Weitere Festhaltungen des RH

Der RH nützt den vorliegenden Entwurf, um auf seine, in der bereits erwähnten Begutachtung des Entwurfs der Europäischen Kommission über das „Vierte Eisenbahn-Paket“ enthaltenen Ausführungen zu den Themen „Sicherheit auf Nebenbahnen“, „ÖBB-Langsamfahrstellen“ und „Harmonisierung der Zugsicherung“ hinzuweisen.

In diesem Zusammenhang ist auch auf TZ 7 des Berichts Reihe Bund 2013/11, „ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement“ hinzuweisen. Der RH hielt dabei fest, dass die von ihm im Zuge der Gebarungsüberprüfung aufgezeigten faktischen Spannungsfelder betreffend Kooperation und Unabhängigkeit zwischen Infrastruktur- und Absatzgesellschaften so weit wie möglich abzubauen wären. Er verwies darauf, dass seitens der EU-Kommission immer noch Bedenken bestanden, dass

- die auf europäischer Ebene erwünschte Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von jenen Absatzgesellschaften, die aus den (ehemaligen) staatlichen Eisenbahnunternehmen hervorgegangen sind, generell und
- die Unabhängigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG von den Absatzgesellschaften (Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG) im Speziellen nicht ausreichend gewährleistet sei.

Der RH betonte, dass sich auch in dieser Gebarungsüberprüfung Hinweise auf diesbezügliche faktische Spannungsfelder zeigten (siehe TZ 18 hinsichtlich der personellen Identität von Aufsichtsräten, TZ 19 hinsichtlich des Einflusses der ÖBB-Holding AG auch auf Angelegenheiten des operativen Geschäfts und TZ 27 hinsichtlich des Cash-Pooling). Zudem wies der RH auf seinen Bericht zur Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, Reihe Bund 2007/15 hin, in dem er bereits die Notwendigkeit der Entflechtung von Infrastruktur und Absatzgesellschaften aufgezeigt hatte.

2. Zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Den Erläuterungen zufolge sind mit den vorgeschlagenen gesetzlichen Maßnahmen keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen für den Bundeshaushalt sowie für die Bundesländer und die Gemeinden zu erwarten.

GZ 301.007/007-2B1/15



Seite 4 / 4

Gemäß § 17 Abs. 2 BHG 2013 ist jedem Entwurf für ein Regelungsvorhaben und jedem sonstigen Vorhaben, von dem Mitglied der Bundesregierung oder dem haushaltsleitenden Organ, in dessen Wirkungsbereich der Entwurf ausgearbeitet oder das Vorhaben geplant wurde, eine der WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung (WFA-FinAV) entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung anzuschließen. Da finanzielle Auswirkungen jedenfalls wesentlich i.S.d. § 17 Abs. 2 BHG 2013 sind, hat aus dieser insbesondere hervorzu-gehen, wie hoch die finanziellen Auswirkungen auf den Vermögens-, Finanzierungs- und Ergebnishaushalt im laufenden Finanzjahr und mindestens in den nächsten vier Finanzjahren zu beziffern sein werden und wie diese finanziellen Auswirkungen zu bedecken sind.

Der RH vermisst allerdings eine Darstellung allfälliger Auswirkungen der Neuregelung des § 55b EisbG 1957 i.d.F. Z 64 des Entwurfs auf die Zuschussverträge, die derzeit (2014) rd. 1,8 Mrd. EUR betragen und Ausführungen zu den Kostenfolgen der Übertragung der regulierungsbehördlichen Aufgaben der Schienen-Control GmbH auf die Schienen-Control Kommission.

Die Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen entsprechen aus den dargestellten Gründen nicht den Anforderungen des § 17 BHG 2013 und der hiezu ergangenen Verordnung der Bundesministerin für Finanzen – WFA-FinAV, BGBl. II Nr. 490/2012.

Von dieser Stellungnahme wird jeweils eine Ausfertigung dem Präsidium des Nationalrates und dem Bundesministerium für Finanzen übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:
Dr. Josef Moser

F.d.R.d.A.:

1 Beilage



Der
Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Dampfschiffstraße 2
A-1031 Wien
Postfach 240

Tel. +43 (1) 711 71 - 0
Fax +43 (1) 712 94 25
office@rechnungshof.gv.at

Wien, 4. April 2013
GZ 302.128/002-2B1/13

Entwurf der Europäischen Kommission über das „Vierte Eisenbahnpaket“ – Vollendung des einheitlichen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Rechnungshof dankt für die mit Schreiben vom 14. Februar 2013, GZ. BMVIT-211.264/0003-IV/SCH1/2013, erfolgte Übermittlung des Entwurfs der Europäischen Kommission über das „Vierte Eisenbahnpaket“ und nimmt aus der Sicht der Rechnungs- und Gebarungskontrolle im Rahmen des Begutachtungsverfahrens wie folgt Stellung:

1. In inhaltlicher Hinsicht

1.1 Zur Umsetzung von Empfehlungen des Rechnungshofes

Mit dem vorliegenden Entwurf soll der einheitliche europäische Eisenbahnraum, eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und ein Wachstum des Schienenverkehrs erreicht werden. Der Rechnungshof nimmt daher die vorliegende Begutachtung zum Anlass, auf seine bisher erfolgten Empfehlungen und Positionen in diesem Bereich hinzuweisen, welche nun mit dem gegenständlichen Entwurf eine Umsetzung erfahren sollen.

1.1.1 Trennung von Infrastrukturbetrieb und Verkehrsdiesten

Mit dem vorliegenden „Vierten Eisenbahnpaket“ schlägt die Kommission eine Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums vor, um zu gewährleisten, dass Infrastrukturbetreiber alle Aufgaben für



einen optimalen, effizienten und nicht diskriminierenden Betrieb der Infrastruktur erfüllen können.

So wird im vorliegenden „Vierten Eisenbahnpaket“ nun eine institutionelle Trennung von Infraukturbetrieb und Verkehrsdienssten vorgeschlagen. In Artikel 7 des Änderungsentwurfs der RL 2012/34/EU wird untersagt, dass ein und dieselbe juristische oder natürliche Person gleichzeitig über einen Infraukturbetreiber und ein Eisenbahnunternehmen Kontrolle oder Einfluss ausüben kann. Ein Mitgliedstaat kann Eigentümer sowohl des Infraukturbetreibers als auch des Eisenbahnunternehmers sein, sofern die Aufsicht durch unterschiedliche, rechtlich voneinander getrennte Behörden erfolgt.

Für die Fälle, in denen die Mitgliedstaaten bestehende Holdingstrukturen aufrechterhalten wollen, die den Infraukturbetrieb umfassen, werden strenge Überprüfungen der Kommission vorgeschlagen, damit sichergestellt ist, dass für alle Eisenbahnunternehmen wirklich gleiche Ausgangsbedingungen existieren. Artikel 7a und 7b sehen Regelungen zur Sicherstellung der Unabhängigkeit vor, welche die Struktur des Unternehmens betreffen, einschließlich der Trennung der Finanzkreisläufe des Infraukturbetreibers von denen der übrigen Einheiten des integrierten Unternehmens. Darüber hinaus enthält der Vorschlag Bestimmungen über die Managementstruktur von Infraukturbetreibern. So sollen etwa laut Artikel 7b Ziffer 2 Mitglieder des Aufsichtsrates oder Verwaltungsrates und leitende Mitarbeiter des Infraukturbetreibers weder Mitglieder des Aufsichtsrates oder Verwaltungsrates und leitende Mitarbeiter einer anderen rechtlichen Einheit des vertikal integrierten Unternehmens sein, wie auch umgekehrt.

Der Rechnungshof verweist diesbezüglich auf seinen Bericht „Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003“, Reihe Bund 2007/15, TZ 12, worin er dem BMVIT und der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft empfahl, auf die im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorgegebene Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastrichtkonformen Erreichung der finanziellen Ziele des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 zu achten.

Weiters stellte der Rechnungshof fest, dass die Aktivitäten der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft weit über die im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 festgelegte Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung der operativen Gesellschaften hinausgingen. Sie steuerten vielmehr auf die schrittweise faktische Fortschreibung eines zentral geführten Gesamtsystems ÖBB zu. Die im Gemeinschaftsrecht und im Eisenbahnrecht vorgesehene rechtliche, organisatorische und für unternehmerische Entscheidungen erforderliche Unabhängigkeit der einzelnen Gesellschaften wird durch eine zentrale operative Steuerung gefährdet.

GZ 302.128/002-2B1/13



Seite 3 / 7

Der RH empfahl, personelle Verflechtungen, wie sie während der Geburungsüberprüfung als Personalunionen in den ÖBB-Gesellschaften – zum Teil ohne Ausschreibung nach dem Stellenbesetzungsgesetz und unentgeltlich – bestanden, wieder aufzulösen.

Auch im Bericht des Rechnungshofes „ÖBB-Öffentlichkeitsarbeit“, Reihe Bund 2012/8, TZ 3, wurde festgehalten, dass aufgrund der geltenden europäischen Bestimmungen zur Liberalisierung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur die ÖBB-Infrastruktur AG einen chancengleichen, diskriminierungsfreien und funktionsfähigen Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes sicherzustellen hatte und zur Neutralität allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Absatzgesellschaften) gegenüber verpflichtet war. Er führte weiters an, dass ein Quersubventionsverbot zwischen Infragstruktur und Absatz bestand, demzufolge die der ÖBB-Infrastruktur AG von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellten Mittel nicht zur Finanzierung der Aufgaben der Absatzgesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG) herangezogen werden durften. Dem Neutralitätsgebot und dem Quersubventionsverbot hatte die ÖBB-Unternehmensgruppe auch bei ihren Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit Rechnung zu tragen.

Der Rechnungshof empfahl daher, dass bei der Öffentlichkeitsarbeit der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur AG in Zukunft noch genauer auf eine zweifelsfreie Einhaltung des Neutralitätsgebots und des Quersubventionsverbots zu achten wäre.

Der Rechnungshof begrüßt daher im Sinne seiner bisher ergangenen Empfehlungen, insbesondere auch im Hinblick auf personelle Verflechtungen in der ÖBB Holding Struktur, die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber und zur Vermeidung von Interessenskonflikten und Wettbewerbsverzerrungen.

1.1.2 Ausschreibungspflicht für öffentliche Verkehrsdienste

In seinem Bericht „Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes im Personenverkehr“, Reihe Bund 2010/09, TZ 7, hielt der Rechnungshof bereits fest, dass nennenswerte Überlegungen zur Ausschreibung einzelner Bahnstrecken seitens des BMVIT nicht angestellt wurden. Er empfahl zu prüfen, welche Bahnstrecken – zumindest mittelfristig – für eine Vergabe im Wettbewerb in Frage kommen könnten.

Weiters sprach sich der Rechnungshof dagegen aus, die neuen Gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträge auf zehn Jahre abzuschließen; er gab zu bedenken, dass ein neues System der Leistungsbeauftragung und -abgeltung einerseits erst erprobt werden muss, und dass andererseits das Risiko besteht, dass der Wettbewerb durch lange Laufzeiten

der neuen Verträge tendenziell gebremst und nicht gefördert wird. Er empfahl daher, für die ersten Verträge Laufzeiten von drei bis fünf Jahren vorzusehen (allenfalls für Strecken mit mehreren potenziellen Anbietern nur zwei Jahre).

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass der Entwurf zum „Vierten Eisenbahnpaket“ nun wesentlich weitergehende Änderungen diesbezüglich vorsieht, indem die grundsätzliche Ausschreibungsverpflichtung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge für den Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 verbindlich festgelegt werden soll.

1.2 Berichte des Rechnungshofes zum Thema Eisenbahn

Anlässlich des vorliegenden Entwurfes des „Vierten Eisenbahnpaketes“ der Europäischen Kommission verweist der Rechnungshof auf den bevorstehenden umfangreichen legislativen Handlungsbedarf auf nationaler Ebene durch die Anpassung der österreichischen Rechtslage durch die geplanten unmittelbar geltenden Verordnungen und andererseits durch noch umzusetzende Richtlinien. Daher wird auch auf folgende Berichte des Rechnungshofes verwiesen, welche sich in der letzten Zeit mit Themen schwerpunkten zum Eisenbahnbereich beschäftigt haben und einer entsprechenden Umsetzung bedürfen:

1.2.1 Bund 2008/1 „Sicherheit auf Nebenbahnen“

In TZ 3.2 hat der Rechnungshof die gesetzliche Verankerung eines Sicherheitsmanagementsystems als wichtigen Beitrag für die Sicherheit des Systems Eisenbahn gesehen. Ein umfassendes System könne aber nur stufenweise im Einklang mit der noch ausständigen Normierung des Sicherheitsmanagementsystems auf gemeinschaftsrechtlicher Ebene ausgebaut werden. Weiters führte der Rechnungshof darin in TZ 11 aus, dass bei der eisenbahnrechtlichen Zulassung jeder Eisenbahnkreuzung die hohen Fail-Safe-Anforderungen der Zulassungsbehörde (BMVIT) die Einführung innovativer und kostengünstigerer Techniken für die Kreuzungssicherung verhinderten.

Anlässlich der vorliegenden Begutachtung weist der Rechnungshof nochmals darauf hin, dass die Richtlinie 2004/49/EG neue Ansätze zur Eisenbahnsicherheit bot, indem sie die Definition des Schutzzieles, die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Begrenzung von Personen- oder Sachschäden auf einen annehmbaren Wert berücksichtigte.

1.2.2 Bund 2010/5 „ÖBB-Langsamfahrstellen“

Der Rechnungshof stellte darin Widersprüchlichkeiten zwischen nationalen Bestimmungen (Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV) und europäischen Normen fest, wobei die nationalen Bestimmungen höhere Grenzwerte und Anforderungen enthielten. Anlässlich der vorliegenden Begutachtung wird nochmals auf seine Empfehlung in TZ 31 zur Anpassung der EisbBBV an die geltenden europäischen Normen verwiesen.

1.2.3 Bund 2009/12 „Harmonisierung der Zugsicherung“

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung „Harmonisierung der Zugsicherung“ im Jahr 2008, Bericht Reihe Bund 2009/12, TZ 3.1, waren EU-weit mehr als 20 unterschiedliche Zugsicherungs- und Zugsteuerungssysteme in Betrieb. Die Vielfalt behinderte grenzüberschreitende Verkehre – so war bei Grenzübergang teilweise ein Austausch der Lokomotiven erforderlich. Die Mehrkosten für Lokomotiven, die mehrere Systeme bedienen konnten, betrugen bis zu 60 %. Der Rechnungshof erachtete unter TZ 4 Bestrebungen zur Harmonisierung der bestehenden Eisenbahnsysteme als positiv und dringend geboten. Seiner Ansicht nach bedingte die lange Lebensdauer von Signalanlagen eine langfristige Umstellung – damit waren lange Übergangsperioden erforderlich.

Aus Anlass der Begutachtung des „Vierten Eisenbahnpaketes“ verweist der Rechnungshof daher auf seine Empfehlung in TZ 3, wonach innerhalb der europäischen Gremien weitere Harmonisierungsschritte aktiv unterstützt werden und die EU-weite Standardisierung von Zugsicherungsnormen weiter vorangetrieben werden sollten.

Weiters wird nochmals auf die Empfehlung des Rechnungshofes in TZ 12 hingewiesen, wonach die Umstellung des Zugsicherungssystems unter Berücksichtigung folgender Faktoren vorzunehmen wäre:

- Konzentration auf TEN-Korridore,
- Schaffung durchgängiger ETCS-Streckenabschnitte,
- Beachtung der mittel- und langfristigen Gesamtkosten (Life-Cycle-Kosten) der verschiedenen Sicherheitssysteme,
- Beachtung der Umstellungspläne und -geschwindigkeit der Nachbarstaaten Österreichs,

- Beachtung der technisch möglichen und ökonomisch sinnvollen Restnutzungsdauer der Anlagen im österreichischen Streckennetz.

2. Zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Die vorliegenden Folgenabschätzungen der Europäischen Kommission zu den finanziellen Auswirkungen betrachten vorwiegend den gesamten EU-Raum, eine spezifische Analyse einzelner Staaten – so auch für Österreich – fehlt. Sie stützen sich auf qualitative Bewertungen und vereinzelt auch auf eine Quantifizierung. Der Rechnungshof weist darauf hin, dass auf dieser Grundlage Aussagen über die finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderungsrechtsakte der oben genannten Richtlinien und Verordnungen für Österreich nicht möglich sind.

So fehlen etwa Angaben, inwiefern die vorgeschlagene Ausschreibungsverpflichtung für gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr zu Einsparungen öffentlicher Mittel führen wird.

Auch enthalten die Folgenabschätzungen zur Ausweitung der Kompetenzen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) – insbesondere im Hinblick auf die Genehmigungsverfahren der Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen – keine Aussage zu den finanziellen Auswirkungen auf einzelne Staaten. Nach Ansicht der Europäischen Kommission wird diese Maßnahme mit Kosteneinsparungen in der Verwaltung einhergehen. Dabei werden sechs Optionen, die sich je nach Ausgestaltung der Befugnisse der Europäischen Eisenbahnagentur unterscheiden, dargestellt.

Nach Ansicht des Rechnungshofes sind bei den Optionen drei bis fünf, welche nun sowohl Zuständigkeiten bei den Nationalen Sicherheitsbehörden und der ERA vorsehen, Doppelgleisigkeiten bei den Verwaltungstätigkeiten betreffend die Genehmigung und die weiterhin durchzuführende Aufsicht nicht auszuschließen. Mangels Angaben dazu sind etwa die angeführten Einsparungen an Verwaltungskosten insgesamt in Höhe von 16 Mio. EUR bei Option drei und sechs und in Höhe von 24 Mio. EUR der Option vier und sechs (saldiert auf EU- und nationaler Ebene) im Zeitraum 2015 bis 2025 nicht nachvollziehbar.

Weiters weist der Rechnungshof darauf hin, dass darüber hinaus in den Folgenabschätzungen großteils keine quantifizierbaren Zahlen und Berechnungsparametern vorliegen, um die Plausibilität der dargestellten finanziellen Auswirkungen nachzuholziehen zu können.

Durch den bevorstehenden umfangreichen legislativen Handlungsbedarf auf nationaler Ebene, einerseits durch die Anpassung der österreichischen Rechtslage durch die

GZ 302.128/002-2B1/13



Seite 7 / 7

geplanten unmittelbar geltenden Verordnungen und andererseits durch noch umzusetzende Richtlinien, ist allerdings eine Folgekostenabschätzung unvermeidlich.

Diesbezüglich verweist der Rechnungshof auf § 17 Abs. 2 BHG 2013, wonach jedem Entwurf für ein Regelungsvorhaben und jedem sonstigen Vorhaben, von dem Mitglied der Bundesregierung oder dem haushaltsleitenden Organ, in dessen Wirkungsbereich der Entwurf ausgearbeitet oder das Vorhaben geplant wurde, eine der WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung (WFA-FinAV) entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung anzuschließen ist. Da finanzielle Auswirkungen jedenfalls wesentlich i.S.d. § 17 Abs. 2 BHG 2013 sind, hat aus dieser insbesondere hervorzugehen, wie hoch die finanziellen Auswirkungen auf den Vermögens-, Finanzierungs- und Ergebnishaushalt im laufenden Finanzjahr und mindestens in den nächsten vier Finanzjahren zu beziffern sein werden und wie diese finanziellen Auswirkungen zu bedecken sind.

Aufgrund der fehlenden Angaben zu den finanziellen Auswirkungen des geplanten „Vierten Eisenbahnpaketes“ der Europäischen Kommission empfiehlt der Rechnungshof dem BMVIT aber auch schon im Vorfeld, nämlich im Rahmen der Vorbereitung der dazu anstehenden Verhandlungsrunden auf europäischer Ebene, eine umfassende Kosten-Nutzenanalyse der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erarbeiten, um sich über die finanziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanzierungs- und Ergebnishaushalte der öffentlichen Hand auf nationaler Ebene rechtzeitig im Klaren zu sein und um diesen Standpunkt entsprechend einbringen und vertreten zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:
Dr. Josef Moser

F.d.R.d.A.: