



RECHNUNGSHOF
3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240
Tel. (0 22 2) 711 71/0 oder

Klappe Durchwahl

Fernschreib-Nr. 135 389 rh a
DVR: 0064025

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlamentsgebäude
1010 W i e n

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

Z1 2983-01/88

A. Klausgraber

Betrifft	GESETZENTWURF
Z'	<i>61. GE 9 B</i>
Datum:	- 2. SEP. 1988
Verteilt	5. SEP. 1988 <i>H. H. H.</i>

Der Rechnungshof beehrt sich, 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem ihm mit Schreiben vom 29. Juli 1988, GZ 210 779/6-II/2/1988, vorgelegten Entwurf eines Hochleistungsstreckengesetzes, zu übermitteln.

Anlage

31. August 1988

Der Präsident:

B r o e s i g k e

Beck



RECHNUNGSHOF
3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240
Tel. (0 22 2) 711 71/0 oder

Klappe Durchwahl

Fernschreib-Nr. 135 389 rh a
DVR: 0064025

An das

Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 W i e n

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

Z1 2983-01/88

Entwurf eines Hochleistungs-
streckengesetzes;
Stellungnahme

Zu dem ihm mit Schreiben vom 29. Juli 1988, GZ 210 779/6-II/2/1988, vorgelegten Entwurf eines Hochleistungsstreckengesetzes, nimmt der RH wie folgt Stellung (von dieser Stellungnahme wird das Präsidium des Nationalrats ue unterrichtet):

Allgemeine Bemerkungen:

Der RH hat in den letzten Jahren den ÖBB vor allem im Hinblick auf die geplante Herstellung neutrassierter Hochleistungsstrecken zu einer Initiative zwecks Änderung des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl Nr 71, geraten (TB 1986 Abs 69.3.2). Zugleich erachtete der RH aber auch realistische Finanzierungsüberlegungen bezüglich des Projektes "Neue Bahn" als vordringlich (TB 1986 Abs 70.12).

Während mit dem vorliegenden Entwurf die bestehenden Enteignungshindernisse zumindest in Teilbereichen beseitigt werden sollen (§ 6 des Entwurfes), fehlt hinsichtlich der Finanzierung von Hochleistungsstrecken weiterhin jeglicher Lösungsansatz. Allein die Errichtungskosten der ins Auge gefaßten Sondergesellschaft unter der Kostenangabe anzuführen, erachtet der RH nicht als ausreichend.

Zu einzelnen Bestimmungen des Entwurfs:

Zum § 1:

Gegen eine Verordnung der Bundesregierung, die Eisenbahnstrecken im Interesse eines leistungsfähigen Verkehrs mit internationaler

- 2 -

Bedeutung zu Hochleistungsstrecken erklärt, besteht kein Einwand. Der RH wendet sich jedoch dagegen, auch dem "Nahverkehr" (§ 1 Abs 1) oder anderen Streckenteilen, die nur "im Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen" (§ 1 Abs 2), den Charakter von Hochleistungsstrecken zu verleihen. Darin ist bloß der - untaugliche - Versuch zu erblicken, die neuen Enteignungsbestimmungen des Entwurfes auf möglichst alle Anwendungsgebiete der ÖBB zu erstrecken und so das Eisenbahnteilungsgesetz 1954 auf dem Verordnungswege außer Kraft zu setzen. Der ehrliche Weg wäre hingegen ein neues Eisenbahnteilungsgesetz. Dabei gibt der RH zu bedenken, daß angesichts der Beschränktheit der finanziellen Mittel ohnedies nur die West- und die Südbahn zu halbwegs echten Hochleistungsstrecken nach internationalem Maßstab ausgebaut werden können.

Zum § 4 Abs 2:

Da bei der Errichtung von Hochleistungsstrecken "raumübergreifende Planungskriterien abzustimmen" sind (Erläuterungen S 2), kann nach Ansicht des RH dem Anhörungsrecht der Gemeinden sinnvoll nur dann entsprochen werden, wenn diesen der gesamte Projektentwurf zur Kenntnis gebracht wird. Damit wäre nicht zuletzt mit größerem Verständnis für die Baumaßnahmen zu rechnen.

Zum Abschnitt II:

Bei aller "Bedachtnahme auf die bei den ÖBB für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken verfügbaren Kapazitäten" (§ 7), sollte das Für und Wider einer Sondergesellschafts-Lösung, besonders bezogen auf das technische Sicherheitswesen einer Eisenbahn, sorgfältig abgewogen werden. Nach Ansicht des RH bestehen grundsätzliche Bedenken gegen derartige Aufgabenausgliederungen, sind sie doch allzu häufig mit den negativen Begleiterscheinungen einer "Flucht aus dem Budget" verbunden. Diese Bedenken wiegen umso schwerer, als ein Gesamtfinanzierungskonzept für die Hochleistungsstrecken nicht vorliegt. Das Ziel einer "wirtschaftlichen und zügigen Durchführung" (§ 7) des ins Auge gefaßten Vorhabens mit einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG erscheint daher nach Auffassung des RH fraglich.

- 3 -

Gleichermaßen wesentlich erscheint nach Ansicht des RH die "Mitwirkung der ÖBB an der Planung und dem Bau" (§ 9 Abs 2). Es wird nämlich nicht genügen, der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG "die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zukommen zu lassen" (§ 10) und das fertige Bauwerk "den ÖBB entgeltfrei zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben" (§ 13). Die hohe Verantwortung für die sichere Betriebsführung nach dem Eisenbahngesetz kann nämlich dem Vorstand der ÖBB auch durch vorübergehende Aufgabenausgliederung nicht abgenommen werden. Die Mitwirkung der ÖBB mit ihrem eisenbahnfachlichen Wissenstand wird daher vor allem bei der Bauaufsicht und dem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren kaum zu umgehen sein.

Auch bei der Planung und Ausführung bietet sich nach Ansicht des RH im Rahmen der "normalen" ÖBB-Verwaltung die - schon bestehende - Alternative der "Projektleitung Hochleistungsverkehr" mit einer Mehrzahl von "Projektgruppenleitern" an. Es wäre jedoch dafür zu sorgen, daß die damit befaßten Eisenbahnbediensteten bei Bedarf von der täglichen Verwaltungsroutine ihrer Normalverwendung freigestellt werden, so wie der Baudirektor der ÖBB vom Vorstand mit Beschluß vom 14. November 1986 von den "Tagesgeschäften" seiner Direktion befreit wurde. Zu dieser nach Auffassung des RH äußerst zweckmäßigen Lösung käme bei kapazitätsbedingten Engpässen die seit jeher bei größeren Vorhaben praktizierte Vergabe von Planungs- und Ausführungsleistungen an Zivilingenieure. Dem käme auch die vom RH anlässlich der Sonderprüfung "Organisation der ÖBB" vom Juni 1984 ausgesprochene Empfehlung entgegen, Bauvorhaben üblichen Umfanges den Bundesbahndirektionen anzuvertrauen. Diese Art der Hochleistungsstrecken-Bewältigung hätte den Vorteil, daß die Normal-Organisation der ÖBB nicht verlassen, sondern nur angepaßt wird, was zu geringen Reibungsverlusten und zu beträchtlicher Annahmefähigkeit führen sollte. Dagegen wird bei einer Sondergesellschaft der Verdacht nicht leicht zu entkräften sein, daß ihre Gründung nicht zuletzt der Schaffung von Vorstands- und Aufsichtsratsposten dient. Es sollte nicht außer acht gelassen werden, daß solche Konstruktionen in der Öffentlichkeit zunehmend mißbilligt werden.

- 4 -

Wenn dennoch zwingende Gründe zur Errichtung einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG führen sollten, wäre nach Ansicht des RH aus Gründen der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit jede unklare Grenzlinie zwischen den ÖBB und der AG, also der Zustand, daß Eisenbahnbedienstete sowohl hier als auch dort arbeiten, beides in Ansehung menschlicher Arbeitskapazität nur halb tun und dafür doppelt bezahlt bekommen, zu unterbinden. Vorzuziehen wäre daher, für diesen Zweck karezierte Eisenbahnbedienstete heranzuziehen, deren Entlohnung entsprechend der verlangten Leistung geregelt werden könnte.

31. August 1988

Der Präsident:

B r o e s i g k e

Für die Richtigkeit
der Aufzeichnung: