

An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wien, 16. Jänner 2006  
GZ 301.007/002-D2/05

**Betrifft: Entwurf einer Novelle zum Eisenbahngesetz 1957  
und zum Bundesbahngesetz; Begutachtung und Stellung-  
nahme**

Der Rechnungshof (RH) bestätigt den Erhalt der mit Schreiben vom 9. Dezember 2005, GZ. BMVIT-210.501/0016-II/SCH1/2005, übermittelten Entwürfe einer Novelle zum Eisenbahngesetz 1957 sowie einer Novelle zum Bundesbahngesetz und erlaubt sich, hierzu wie folgt Stellung zu nehmen:

## **I. ZU DER GEPLANTEN NOVELLIERUNG DES EISENBAHNGESETZES 1957**

### **1. Übersichtlichkeit des Gesetzesentwurfes**

Das mit 61 Paragraphen ehemals übersichtliche Eisenbahngesetz 1957 wurde ab 1998 mehrmals umfangreich novelliert (derzeit 175 Paragraphen). Trotz zuletzt neu eingeführter Teile (6. – 8. Teil samt Hauptstücken und Abschnitten) beinhaltet das Gesetz bereits jetzt zahlreiche Paragraphen mit Zusatz-Literae (z.B. § 17a bis § 17q), welche die Übersichtlichkeit, leichte Lesbarkeit und somit Anwendbarkeit des Gesetzes beeinträchtigen. Nach der vorgesehenen Novellierung wird das Gesetz fast zur Hälfte aus Paragraphen mit Zusatz-Literae bestehen.

Der RH regt daher an, die Möglichkeit der Wiederverlautbarung im Sinne des Art. 49a Abs. 2 Z 5 B-VG ins Auge zu fassen.

## **2. Stand der Technik**

Der „Stand der Technik“ (§ 9b des Entwurfes) als wesentliche Genehmigungsvoraussetzung wird erstmals einer Begriffsbestimmung unterzogen und ersetzt den bisherigen Ausdruck „Stand der technischen Entwicklung im Eisenbahnwesen“ (laut Erläuterungen zu §§ 9 bis 9b des Entwurfes).

Zugleich wird an anderen Stellen (§§ 31e, Z 1, 32b Abs. 1 und 33b Abs. 1) des Entwurfes als Stichtag für die Beurteilung, ob ein bewilligungspflichtiges Projekt dem Stand der Technik entspricht, der **Zeitpunkt der Antragstellung** festgelegt. Nach den Erläuterungen zu § 31e des Entwurfes (Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) soll dies „auch die für den Eisenbahnbau nachteilige Wirkung vermeiden helfen, dass bereits baugenehmigte und im Bau befindliche Vorhaben im Falle der Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides durch den VfGH oder VwGH dem zum Zeitpunkt der Erlassung des Ersatzbescheides gültigen Stand der Technik angepasst werden müssen“ (siehe Seite 7 der Erläuterungen zu § 31e des Entwurfes).

Nach Auffassung des RH ist der Stand der Technik untrennbar mit den ebenfalls neu festgelegten EU-Begriffsbestimmungen, d.s. gemeinsame Sicherheitsmethoden, gemeinsame Sicherheitsziele und ein zwingend (arg. „erreicht werden muss“) sicherzustellendes Sicherheitsniveau, zu sehen (§§ 9 und 9a des Entwurfes). Daraus ist ableitbar, dass bei einem – an sich zulässigen – Abweichen vom gültigen (Letzt-)Stand der Technik dem jedenfalls zu erreichenden neuen Sicherheitsniveau der Vorrang zukommt. Der Entwurf (insbesondere die §§ 31e Z 1, 32b Abs. 1 und 33b Abs. 1) sollte aus diesem Grunde dahingehend ergänzt bzw. präzisiert werden.

## **II. ZU DER GEPLANTEN NOVELLIERUNG DES BUNDESBAHNGESETZES**

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) soll laut dem vorliegenden Entwurf berechtigt werden, einen auf ihren Vorschlag vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellten Bediensteten zu den Sitzungen des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu entsenden, wenn der Aufgabenbereich der SCHIG betroffen ist (§ 51b des Entwurfes). Nach Ansicht des RH wäre es Angelegenheit des Bundesministers, mit der Überwachung die dazu eingerichtete SCHIG nach § 45 des Bundesbahngesetzes zu betrauen und ihr zu diesem Zweck eine Stimme in den Aufsichtsräten als Kapitalvertreter zu geben.



GZ 301.007/002-D2/05

Seite 3 / 3

### **III. ZU DER DARSTELLUNG ÜBER DIE FINANZIELLEN AUSWIRKUNGEN DER ENTWÜRFE**

Die Erläuterungen enthalten diesbezüglich nur allgemeine Hinweise auf personelle Mehrbelastungen bei den Eisenbahnbehörden aufgrund der geplanten Erweiterung der Aufgabenbereiche, die sich jedoch mit etwaigen Einsparungen durch die Neugestaltung der Verwaltungsverfahren ausgleichen sollen. Wenngleich der RH einräumt, dass eine genauere Quantifizierung derzeit offenbar noch nicht möglich ist, wäre seiner Meinung nach doch zumindest eine näherungsweise Darstellung vorzunehmen gewesen.

Die Darstellung der finanziellen Auswirkungen entspricht daher nur unzureichend den Anforderungen des § 14 BHG.

Von dieser Stellungnahme werden u.e. 25 Ausfertigungen dem Präsidium des Nationalrates und je zwei Ausfertigungen dem Bundesministerium für Finanzen sowie Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen, Dr. Alfred Finz, übermittelt.

Der Präsident:  
Dr. Josef Moser

F.d.R.d.A.: