

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien, 8. Februar 2010
GZ 302.047/001-S4-2/09

Entwurf einer Eisenbahn-Eisenbahnkreuzungsverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Rechnungshof dankt für die mit Schreiben vom 20. November 2009, GZ BMVIT-265.000/0003-IV/SCH2/2009, erfolgte Übermittlung des Entwurfs einer Eisenbahn-Eisenbahnkreuzungsverordnung und nimmt hiezu im Rahmen des Begutachtungsverfahrens aus der Sicht der Rechnungs- und Gebarungskontrolle wie folgt Stellung:

Der vorliegende Entwurf enthält ein Maßnahmenpaket zur Hebung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer an Eisenbahnkreuzungen. Damit wird insbesondere folgenden Empfehlungen des Rechnungshofes im Bericht „Sicherheit auf Nebenbahnen; Auswirkung auf ein Regionalkonzept“ (Reihe Bund 2008/1, S. 51 ff) entsprochen:

- Neugestaltung der einschlägigen Rechtsgrundlagen unter Berücksichtigung der aktuellen technischen Erkenntnisse (TZ 5),
- Durchführung einer Analyse von Unfallhäufungspunkten (TZ 6) und
- verstärkte Bewusstmachung des Gefahrenpotenzials für Straßenverkehrsteilnehmer sowie eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Sicherungseinrichtungen (bspw. Andreaskreuze) (TZ 8).

Den finanziellen Erläuterungen ist keine Quantifizierung der mit den geplanten rechtsetzenden Maßnahmen verbundenen Gesamtkosten zu entnehmen. Die Materialien begnügen sich diesbezüglich mit dem Hinweis, dass den Eisenbahnunternehmen mit der neuen Verordnung ein kostenintensiver Anpassungsbedarf bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen entstehen wird.

Eine Schätzung der finanziellen Auswirkungen wäre jedoch vor allem unter dem Aspekt, dass auch die Gebietskörperschaften als Straßenerhalter zur Kostentragung verpflichtet sind, angezeigt gewesen. Gemäß § 48 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzungen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebnahme nämlich je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen, sofern keine Einigung über die Regelung der Kostentragung erzielt wird.

Darüber hinaus bestehen für die Bahninfrastrukturbetreiber gesetzliche Ansprüche auf staatliche Zuschüsse zu ihren Infrastrukturkosten (§ 42 des Bundesbahngesetzes sowie § 4 des Privatbahngesetzes 2004). Den Materialien ist nicht zu entnehmen, ob bzw. inwieweit die notwendigen Bauvorhaben Einfluss auf die Höhe dieser Zuschüsse nehmen.

Auch was die Administration, insbesondere die periodischen Überprüfungen der Anlagen durch die Behörde betrifft, weisen die Erläuterungen lediglich darauf hin, dass damit dauernde finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt verbunden sein werden, ohne die Kosten jedoch auch nur ansatzweise zu schätzen.

Für den Bereich der Nebenbahnen, die gemäß § 12 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 in die behördliche Zuständigkeit des Landeshauptmannes fallen, wäre darüber hinaus auch der voraussichtliche administrative Mehraufwand für die Länder zu kalkulieren gewesen.

Die Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen entsprechen daher insofern nicht den Anforderungen des § 14 BHG und den hiezu ergangenen Richtlinien des Bundesministers für Finanzen, BGBl. II Nr. 50/1999 i.d.g.F.

Der Vollständigkeit halber darf der Rechnungshof auf ein vermutliches redaktionelles Versehen in der Anlage 8 hinweisen, wonach die Messung bei einer Bezugstemperatur von 200 °C (richtig wohl 20 °C) durchzuführen ist.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass im Hinblick auf erforderliche Vergabeverfahren in der Anlage 9 nicht die Nennung einer bestimmten Firma erfolgen sollte, sondern jene Kriterien und technischen Erfordernisse festgelegt werden sollten, denen die vorgesehenen Lichtstärkemessgeräte zu entsprechen haben.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Präsidenten:
Sch. Mag. Josef Aschermayr, MBA

F.d.R.d.A.: