



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

Wien, 29. Mai 2024  
GZ 2024-0.375.994

## **Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Rechnungshof (RH) nimmt zu dem mit Schreiben vom 17. Mai 2024, GZ: 2024-0.368.071, übermittelten, im Betreff genannten Entwurf im Rahmen des Begutachtungsverfahrens aus der Sicht der Rechnungs- und Gebarungskontrolle wie folgt Stellung:

### **1. Allgemeines**

Er weist einleitend darauf hin, dass gemäß § 9 Abs. 3 der Verordnung des Bundeskanzlers über Grundsätze der wirkungsorientierten Folgenabschätzung bei Regelungsvorhaben und sonstigen Vorhaben, BGBl. II 489/2012 i.d.g.F., den zur Begutachtung eingeladenen Stellen im Regelfall eine Begutachtungsfrist von mindestens sechs Wochen zur Verfügung stehen soll.

Diese Frist wurde im vorliegenden Fall durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ohne Angabe von Gründen mit einer Begutachtungsfrist von acht Arbeitstagen signifikant unterschritten. Bei einer derart kurzen Frist kann angesichts des Umfangs der vorgeschlagenen Neuregelungen – entgegen der im Anschreiben des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie geäußerten Ansicht – keinesfalls davon ausgegangen werden, dass im Falle einer ausbleibenden Stellungnahme keine Bedenken bestehen.

Der RH hält daher fest, dass der Entwurf sowohl inhaltlich als auch hinsichtlich seiner finanziellen Auswirkungen infolge der zu kurzen Begutachtungsfrist nicht umfassend beurteilt werden kann. Aus diesen Gründen kann der RH im Rahmen des Begutachtungsverfahrens – unvorgreiflich einer eingehenderen Beurteilung und Bewertung der nun vorgeschlagenen Maßnahmen gegebenenfalls im Rahmen einer Gebarungsüberprüfung – lediglich auf folgenden ausgewählten Punkt des Entwurfs hinweisen:

## 2. Kostentragungsregelungen zu Eisenbahnkreuzungen

Den Erläuterungen zufolge sind u.a. eine Konzentration von Zuständigkeiten, Verfahrenserleichterung, die Beseitigung von Markteintrittsbarrieren und die Neuregelung von Zuständigkeiten geplant. Eine aus der Sicht des RH wesentliche Änderung betrifft die Kostentragungsregelung der baulichen Umgestaltung von Eisenbahnübergängen (§ 48 Abs. 2 bis 4 EisbG 1957):

Nach den derzeit geltenden Bestimmungen haben das Eisenbahnunternehmen bzw. der Träger der Straßenbaulast die Kosten für die Umgestaltung von Eisenbahnübergängen zu tragen. Für den Fall, dass keine einvernehmliche Kostentragungsvereinbarung zustande kommt, haben sie die Kosten je zur Hälfte zu tragen (§ 48 Abs. 2 EisbG 1957). Beiden Seiten steht es offen, innerhalb von drei Jahren nach Rechtskraft des Bescheids über die anzuwendende Eisenbahnkreuzungssicherungsart bei der zuständigen Eisenbahnbehörde in einem Kostentragungsverfahren einen Verteilungsschlüssel zu beantragen, der vom gesetzlich festgelegten abweicht (§ 48 Abs. 3 EisbG 1957).

Künftig sollen Anträge auf Festlegung der Kostenaufteilung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast innerhalb einer Frist von einem Jahr ab vollständiger Umsetzung der Maßnahmen bei Eisenbahnkreuzungen und –sicherungen zulässig sein, weil ab diesem Zeitpunkt alle Kosten bekannt sein müssten, die in die Kostenteilungsmasse miteinzubeziehen sind.

Der RH stellte in seinem Bericht „Eisenbahnkreuzungen“, Reihe Bund 2023/23 fest, dass die behördlichen Verfahren zur Regelung der Kostentragung hinsichtlich der Errichtungs- und Anpassungskosten für die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen mitunter mehrere Jahre dauerten und die Behörden und die Bundes- wie Verwaltungsgerichte belasteten. Ein Grund für die langen Verhandlungs- bzw. Verfahrensdauern – und der dadurch nicht geklärten Rechtslage – lag seiner Ansicht nach in den Kostentragungsregeln des EisbG 1957 (TZ 10). Er empfahl deshalb dem Bundesministerium in Schlussempfehlung 4 des Berichts, auf eine verpflichtende Anwendung eines gesetzlich normierten Verteilungsschlüssels hinzuwirken, sofern keine Vereinbarung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zustande kommt.

Im Sinne einer Verbesserung der Rechtssicherheit bewertet der RH die geplante Änderung der Antragsfrist von bisher drei Jahren auf künftig ein Jahr in § 48 Abs. 3 EisbG 1957 i.d.F. des Entwurfs zwar positiv, er weist jedoch darauf hin, dass seine Empfehlung aus dem Bericht „Eisenbahnkreuzungen“, auf einen gesetzlich normierten Verteilungsschlüssel hinzuwirken, dennoch weiterhin nicht vollständig berücksichtigt wurde.

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

Mit freundlichen Grüßen

Die Präsidentin:  
Dr. Margit Kraker

F.d.R.d.A.:  
Beatrix Pilat