

zwischen ihm und der Eisenbahnsicherheitsbehörde. Die Eisenbahnsicherheitsbehörde hat aber offenbar auch in diesem Fall keine Ermittlungen eingeleitet.

Dieser Untätigkeit mit dem allfälligen Hinweis auf § 39c EisbG zu begegnen, der normiert, dass Sicherheitsmanagementsysteme ohnedies von Akkreditierungsstellen im Abstand von fünf Jahren zu zertifizieren sind und daher behördliche Überprüfungen nicht angezeigt sind, wäre nicht nachvollziehbar. Die Überprüfungspflicht der Eisenbahnsicherheitsbehörde ergibt sich aus Art 16 Abs 2 lit e der Eisenbahnsicherheits-RL, die gemeinsam mit den sonstigen Aufgaben der Sicherheitsbehörden nicht übertragbar sind.

Die Stellung und das Standing solcher Zertifizierer gegenüber ihren Auftraggebern ist im übrigen lediglich mit unabhängigen Wirtschaftsprüfern zu vergleichen, die die jährlichen Pflichtprüfungen bei großen Unternehmen durchzuführen haben - und auch dort ist aufgrund einer Reihe von höchstgerichtlich entschiedenen Haftpflichtprozessen bekannt, dass manch eine Jahresabschlussprüfung absichtlich (zur Erhaltung der Auftragssituation) oder fahrlässig geschönt war.

So kann der Verfasser dieser Studie auch berichten, dass es einem EBU in einem VbVG-Verfahren durch Intervention bei der Anklagebehörde gelungen ist, einen ihrer ständigen Zertifizierer (was die Anklagebehörde nicht wusste und ihr verschwiegen worden war) zum Sachverständigen bestellen zu lassen. Dieser Sachverständige kam zum gutachtlichen Ergebnis, dass dem EBU keine VbVG-relevanten Mängel vorzuwerfen seien. Die SUB-Schiene listete in ihrem Endbericht aber gleich sechs schwere Systemfehler auf.

9.2.4 Schaffung eines Eisenbahn-Bundesamtes

Es ist zu diskutieren, ob auf der Ebene der Bezirksverwaltungsbehörden Eisenbahnbehörden eingerichtet sein müssen oder ob es nicht genügt, die bisherigen Kompetenzen der Bezirksverwaltungsbehörden auf die Ebene des Landeshauptmannes im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung zu verlagern. Dies bedürfte einer Novelle des § 12 EisbG. Tatsächlich fühlen sich die Bezirksverwaltungsbehörden in Eisenbahnangelegenheiten überfordert.

Bestes Beispiel sind die beiden Bundesländer mit der größten Anschlussbahndichte Österreichs. In Niederösterreich erledigen drei Bezirksverwaltungsbehörden alle Anschlussbahnangelegenheiten. In Oberösterreich hat das Amt der Landesregierung funktionell alle Anschlussbahnangelegenheiten übernommen.

Darüberhinaus erscheint es überhaupt zweckmäßig, nicht nur die in § 12 Abs 1 EisbG geregelten Kompetenzen der Bezirksverwaltungsbehörden auf den Landeshauptmann zu übertragen, sondern die gesamte mittelbare Bundesverwaltung der § 12 Abs 1 und 2 EisbG abzuschaffen. Es bedarf auch auf Verwaltungsebene dringend einer Kompetenzbündelung als Maßnahme zur dringend notwendigen Spezialisierung der Beamten.

Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Schritte bereits 1994 vollzogen. Das dortige Eisenbahn-Bundesamt ist die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und die EVU mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Gleichzeitig ist das Eisenbahn-Bundesamt auch die nationale Sicherheitsbehörde. Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht darüber hinaus die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist eine selbstständige deutsche Bundesoberbehörde im Bereich der Bundesverkehrsverwaltung und unterliegt der Aufsicht und den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen und nichtöffentlich betriebene Bahnen unterliegen der Aufsicht der Bundesländer. Diese haben aber die Möglichkeit, die Aufsicht zur Gänze an das Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Bisher haben 11 Bundesländer, mit Ausnahme von Hessen, Niedersachsen, Berlin, Bremen und Hamburg dies so geregelt.²⁷⁸

Die Schaffung eines Eisenbahn-Bundesamtes für sämtliche in der Republik Österreich tätigen EBU mit der Zentralstelle in Wien, uU mit einer Außenstelle im Raum Tirol/Vorarlberg und einer weiteren im Raum Steiermark/Kärnten, ähnlich dem deutschen Vorbild, wäre ein gelungener Beitrag zum Dauerthema „Verwaltungsreform“.

Ein solches Eisenbahn-Bundesamt käme billiger in der Erhaltung als die Beibehaltung der derzeit mehr als 130 Eisenbahnbehörden und kann aufgrund der Spezialisierung seiner Bediensteten ein echtes Kompetenzzentrum auf dem Gebiet der Vollziehung des Eisenbahnrechtes sein.

Es gäbe nach der Implementierung des Eisenbahn-Bundesamtes nur noch zwei Eisenbahnbehörden, nämlich das Eisenbahn-Bundesamt und die derzeitige Oberste Eisenbahnbaubehörde.

Die Verwaltungsverfahren wären zweigliedrig. In zweiter Instanz entscheidet das Bundesverwaltungsgericht. Der weitere Rechtszug an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts bleibt gewahrt.

9.2.5 Verbandsverantwortlichkeitsverfahren auch auf Verwaltungsstrafebene

Grundsätzlich zu überdenken ist auch die bisherige Praxis der Verwaltungsstrafverfahren im Eisenbahnwesen. Diese Verwaltungsstrafverfahren werden aufgrund der Sachkundigkeit der beteiligten Eisenbahnbehörde(n) und des VAI idR mit größerem Aufwand (und dementsprechender Akribie) betrieben als die VbVG-Ermittlungsverfahren gegen Eisenbahnverbände.

²⁷⁸ Siehe hierzu Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes und wikipedia