

## 638 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVI. GP

---

# Bericht des Verkehrsausschusses

**über den Antrag 918/A der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé, Andreas Ottenschläger, Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird**

Die Abgeordneten Alois **Stöger**, diplômé, Andreas **Ottenschläger**, Christian **Hafenecker**, MA, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 13. Juni 2019 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

### „Allgemeiner Teil“

Die Europäische Union hat im Jahr 2016 das sogenannte vierte Eisenbahnpaket erlassen, das folgende drei Richtlinien enthält:

- Richtlinie (EU) 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdiene und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, umzusetzen bis spätestens 25. Dezember 2018;
- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, umzusetzen bis spätestens 16. Juni 2019;
- Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit, umzusetzen bis spätestens 16. Juni 2019.

Die genannten Umsetzungsfristen für die neue Interoperabilitätsrichtlinie und die neue Sicherheitsrichtlinie – beide auch als technische Säule des 4. Eisenbahnpaketes bezeichnet – können jedoch unter Angabe von Gründen an die Europäische Kommission um ein weiteres Jahr verlängert werden; von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien bis spätestens 16. Juni 2020 innerstaatlich umzusetzen sind.

Als erster Schritt zur innerstaatlichen Umsetzung des vierten Eisenbahnpaketes der Europäischen Union soll die Richtlinie (EU) 2016/2370 als marktrelevante Säule des vierten Eisenbahnpaketes durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 innerstaatlich umgesetzt werden. Danach werden die legistischen Arbeiten zur Umsetzung der neuen Interoperabilitätsrichtlinie und der neuen Eisenbahnsicherheitsrichtlinie, die beide sehr umfangreich, inhaltlich schwierig und noch einer eingehenden Analyse zu unterziehen sind, in Angriff genommen werden.

Die Richtlinie (EU) 2016/2370 sieht Folgendes schwerpunktmäßig vor:

- eine Verbesserung der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur in vertikal integrierten Unternehmen durch die Schaffung von organisatorischen, personellen und betrieblichen Entflechtungsregelungen; dies betrifft in Österreich insbesondere den ÖBB-Konzern und die integrierten Eisenbahnunternehmen;
- Öffnung der inländischen Märkte für die Erbringung von Personenverkehrsdielen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über eine Genehmigung im Sinne des Kapitels III der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums verfügen;

- eine Einschränkung hiefür ist aber weiterhin dann zulässig, wenn dadurch das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wäre;
- sonstige ergänzende Regelungen, die eine Verbesserung der Funktionsfähigkeit des europäischen Eisenbahnraums bewirken sollen.

#### **Kompetenzgrundlage:**

Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 2 (§ 1d):**

Bei vertikal integrierten Unternehmen handelt es sich um integrierte Eisenbahnunternehmen und solche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die in eine Unternehmensstruktur derart eingebunden sind, dass es aufgrund verschiedenster Interessenslagen wahrscheinlich ist, dass die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur nicht so optimiert ist wie bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die keiner Kontrolle durch andere am Eisenbahnmarkt tätigen Eisenbahnunternehmen unterliegen.

#### **Zu Z 3 (§ 15c Z 4):**

Entsprechend der Vorgabe des Art. 19 lit. e) der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass auch ein rechtskräftiges Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten aus einem Kollektivvertrag Bedenken gegen die Zuverlässigkeit eines Antragstellers, der die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder einer Verkehrskonzession beantragt, auslöst.

#### **Zu Z 4 (§ 22c samt Überschrift):**

Entsprechend der Vorgabe des Art. 13a Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Fall des Auftretens größerer Störungen bei der Erbringung von Personenverkehrsdiesten Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für die Fahrgäste aufzustellen haben und diese Notfallpläne aufeinander abgestimmt sind.

#### **Zu Z 5 bis 7 (§ 54a):**

Gemäß § 1 Abs. 4 des Deregulierungsgrundsätzgesetzes, BGBI. I Nr. 45/2017, werden alle Ausnahmemöglichkeiten, die aufgrund der Richtlinie 2012/34/EU zulässig und österreichischerseits relevant sind, in Anspruch genommen. Der Begriff „schwaches Verkehrsaufkommen“ ist im EU-Recht nicht definiert. Auch sind die Kriterien nicht festgelegt, nach denen es bestimmt werden soll. Als „schwaches Verkehrsaufkommen“ wird daher – analog der Regelung in der Bundesrepublik Deutschland – ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2 Güterzügen am Werktag, also maximal von 10 Güterzügen in der Woche, angenommen.

#### **Zu Z 8 (§ 55 Abs. 1a):**

Soweit sie nicht von den Ausnahmeregelungen im § 54a erfasst sind, haben integrierte Eisenbahnunternehmen für die Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für die Funktion als Eisenbahnverkehrsunternehmen voneinander getrennte Unternehmensbereiche einzurichten.

#### **Zu Z 9 (§ 55 Abs. 5):**

Die bisher im § 55 Abs. 5 geregelte Befugnis der Schienen-Control Kommission wird auf alle rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens erstreckt.

#### **Zu Z 10 (§§ 55c bis 55h):**

§ 55c: Die organisatorischen und personellen Entflechtungsregelungen für vertikal integrierte Unternehmen sollen zu einer Optimierung in der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur führen. Diese Regelungen ermöglichen es auch weiterhin, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen seinen Vorständen und Personen, die Entscheidungen über wesentliche Funktionen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu treffen haben, Anreize bieten kann, die im Zusammenhang mit der Gesamtleistung des Eisenbahnsystems zu sehen sind.

§ 55d: Bestimmende Einflussnahmen auf die Funktion eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens als Zuweisungsstelle und entgelterhebende Stelle und auf die Ernennung und Abberufung von Personen, denen Entscheidungsbefugnisse bei der Ausübung dieser Funktionen zukommen, dürfen durch anderen juristische Personen nicht ausgeübt werden.

- § 55e: Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihr Verkehrsmanagement und ihre Instandhaltungsplanung transparent und diskriminierungsfrei auszuüben. Ein allenfalls erweiterter Zugang zum Verkehrsmanagementprozess ist allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in transparenter und diskriminierungsfreier Weise zu gewähren. Die Planung von Instandhaltungsarbeiten ist in diskriminierungsfreier Weise durchzuführen. Bei langfristigen Planungen größerer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten sind Fahrwegkapazitätsberechtigte zu konsultieren.
- § 55f: Entsprechend der Vorgaben im Art. 7d der Richtlinie 2012/34/EU werden Regeln über die finanzielle Transparenz diverser finanzieller Vorgänge, in die Eisenbahninfrastrukturunternehmen involviert sind, gesetzlich festgelegt und mit deren Überwachung die Schienen-Control Kommission betraut.
- § 55g: Entsprechend der Vorgaben im Art. 7e der Richtlinie 2012/34/EU wird ein Koordinationsmechanismus zwischen dem Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen, das ist derzeit die ÖBB-Infrastruktur AG, den Fahrwegkapazitätsberechtigten, Nutzern von Dienstleistungen im Eisenbahntransport und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu schienengebundenen Themenstellungen gesetzlich eingerichtet.
- § 55h: Das österreichische Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen, das ist derzeit die ÖBB-Infrastruktur AG, wird zur Zusammenarbeit mit anderen Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen eines europäischen Netzwerkes der Infrastrukturbetreiber verpflichtet.

#### **Zu Z 11 (§ 57 samt Überschrift):**

Das bisher nur Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich zustehende Recht auf Erbringung von inländischen Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr wird auf alle im europäischen Eisenbahnraum tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgedehnt. Die bisherigen Z 4 und 5 können angesichts der nun weitgehenden Zugangsrechte ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die österreichische Eisenbahninfrastruktur ersatzlos entfallen.

#### **Zu Z 12 (§ 57c samt Überschrift):**

Das Recht auf Erbringung von inländischen Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr ist in dem Fall eingeschränkt, als die Ausübung dieses Rechtes das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährden würde. Diesbezüglich feststellungsberechtigt ist die Schienen-Control Kommission. Die nähere Ausgestaltung des Verfahrens sowie die Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts wird durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1795 der Kommission vom 20. November 2018 konkretisiert.

#### **Zu Z 13 (§ 62 samt Überschrift):**

Zuweisungsstelle ist grundsätzlich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dieses ist befugt, mit der Wahrnehmung der Zuweisungsfunktion die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen oder eine andere geeignete Stelle vertraglich zu beauftragen, die den in Abs. 4 und 5 vorgesehenen Kriterien genügen müssen. Lediglich integrierte Eisenbahnunternehmen dürfen die Funktion einer Zuweisungsstelle nicht selbst wahrnehmen; sie müssen diese Funktion der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder einem anderen geeigneten Unternehmen oder einer anderen geeigneten Stelle vertraglich übertragen.

#### **Zu Z 14 (§ 62b samt Überschrift):**

Entgelterhebende Stelle ist grundsätzlich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dieses ist befugt, mit der Wahrnehmung der Entgelterhebungsfunktion die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen oder eine andere geeignete Stelle vertraglich zu beauftragen, die den in Abs. 4 und 5 vorgesehenen Kriterien genügen müssen. Lediglich integrierte Eisenbahnunternehmen dürfen die Funktion einer entgelterhebenden Stelle nicht selbst wahrnehmen; sie müssen diese Funktion der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder einem anderen geeigneten Unternehmen oder einer anderen geeigneten Stelle vertraglich übertragen.

#### **Zu Z 15 (§ 65 Abs. 5):**

Es werden Fristen für die Wahrnehmung der im § 65 Abs. 5 vorgesehenen Unterrichtungsverpflichtungen vorgesehen.

**Zu Z 16 (§ 65a Abs. 4):**

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben und auf ihr Verlangen ist die Schienen-Control Kommission von der Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerfahrplanmäßiger Fahrweginstandhaltungsarbeiten zu unterrichten.

**Zu Z 17 und 18 (§ 66 Abs. 1 und 2):**

Die bisherige Regelung über Störungen der Zugbewegungen wird für den Fall, dass ein grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr betroffen ist, um Informationspflichten gegenüber anderen betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und um eine Zusammenarbeitsverpflichtung mit den anderen betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Herstellung einer Normalisierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs ergänzt.

**Zu Z 19 (§ 67f Abs. 1):**

Hier erfolgt lediglich eine Aktualisierung einer in dieser Bestimmung zitierten EU-Rechtsnorm. In Entsprechung des Art. 32 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU wird die bisher verpflichtende Differenzierung bei den Wegeentgelten in eine „Kann-Bestimmung“ umgewandelt.

**Zu Z 20 bis 22 (§ 74):**

Die Befugnisse der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung werden, um der Richtlinie 2012/34/EU besser zu entsprechen, generalklauselartig festgelegt und ihre bisherigen Einzelbefugnisse in Form einer Insbesondere-Regelung belassen. Diese Insbesondere-Regelung wird durch Einzelbefugnisse zu den Themen Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen, Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung und finanzielle Transparenz ergänzt.

**Zu Z 23 (§ 74a Abs. 1):**

Die Befugnis der Schienen-Control Kommission wird dahingehend erweitert, dass ihr Marktbeobachtung zur Überwachung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt eingeräumt wird.

**Zu Z 24 (§ 81 Abs. 4):**

Der Katalog der Aufgaben, zu deren Wahrnehmung die Schienen-Control GmbH ermächtigt werden darf, wird um das Recht zur Teilnahme an der Koordinierung erweitert.

**Zu Z 25 (§ 84c Abs. 4a):**

Die Schienen-Control Kommission wird zur lösungsorientierten Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen in Angelegenheiten, die einen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr betreffen, verpflichtet, wenn auch die anderen Regulierungsstellen in diesen Angelegenheiten entscheidungsbefugt sind.

**Zu Z 26 (§ 92):**

Der Übergang der Zuständigkeit zur Benennung von Konformitätsbewertungsstellen als benannte Stellen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entspricht einem schon mehrmals geäußerten Wunsch des derzeit dafür zuständigen Bundesministers für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wirkt schon derzeit in dem der Benennung vorausgegangenen Procedere mit und verfügt daher über die fachliche Kompetenz zur Wahrnehmung dieser Zuständigkeit.

**Zu Z 27 (§ 135 Abs. 1):**

Im Rahmen einer Überprüfung der Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG äußerte die Europäische Kommission Kritik am Wortlaut des § 135 Abs. 1. Ihrer Ansicht nach komme dort nicht klar genug zum Ausdruck, dass eine Fahrerlaubnis zwingend für eine Dauer von zehn Jahren zu erteilen ist. Um nicht wegen dieser Detailfrage einen Rechtsstreit führen zu müssen, soll der Wortlaut in der Richtung ausdrücklich angepasst werden.

**Zu Z 28 (§ 145 Abs. 3 bis 5):**

Im grenznahen Eisenbahnverkehr tätige Triebfahrzeugführer können von dem Erfordernis, die deutsche Sprache auf dem Niveau B1 des vom Europarat festgelegten gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen hörend und lesend zu verstehen bzw. sich in deutscher Sprache mündlich und schriftlich verständigen zu können, entbunden werden. Es muss jedoch der Nachweis erbracht sein, dass eine entsprechende Kommunikation zwischen solchen Triebfahrzeugführern und Mitarbeitern des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bei Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen möglich ist.

**Zu Z 29 (Entfall § 164 Abs. 1 Z 5):**

Da § 57c keine Informationsverpflichtungen vorsieht, kann die Z 5 im Abs. 1 entfallen.

**Zu Z 30 (§ 164 Abs. 1 Z 23 und 24):**

Im Zusammenhang mit der Einfügung neuer Tatbestände im § 74 werden auch Verstöße dagegen mit einer Verwaltungsstrafe bedroht.

**Zu Z 31 und 32 (§ 170 Z 1 und 4):**

Es wird der letzte Stand der hier angeführten Richtlinien wiedergegeben.

**Zu Z 33 (§ 175 Abs. 2):**

Hier erfolgt lediglich eine Zitierungsanpassung.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 19. Juni 2019 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters Abgeordneten Dietmar **Keck** der Abgeordnete Johann **Singer** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Andreas **Reichhardt** und der Ausschussobermann Abgeordneter Alois **Stöger**, diplômé.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf einstimmig beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2019 06 19

**Dietmar Keck**

Berichterstatter

**Alois Stöger, diplômé**

Obmann

