

**Gemäß § 53 Abs. 4 GOG  
an die Abgeordneten verteilt**

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

eingbracht im Zuge der Debatte über den Ausschussbericht über die Regierungsvorlage 1412 d.B.:  
Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz und das Bundesgesetz zur  
Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“ geändert werden (1501 d.B.)

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Das im Titel genannte Bundesgesetz in der Fassung des Ausschussberichts wird wie folgt geändert:

1. In Z.12 lautet §12 Abs. 3 Z. 3a:  
„die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d, §28 Abs.1 und §28 Abs.2“
2. In Z. 13 lautet §13b:  
„Die Behörde hat die von der Unfalluntersuchungsstelle gemäß Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl I Nr. 123/2005, an sie gerichteten Sicherheitsempfehlungen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben angemessen zu berücksichtigen.“
3. Z.19 wird folgendermaßen abgeändert:
  - a.) In § 15c Z.3 die Wortgruppe „schwerwiegender Verstöße“ durch die Wortgruppe „schwerer oder wiederholter Verstöße“ ersetzt.
  - b.) In §28 Abs. 1 nach dem ersten Satz folgende Sätze eingefügt:  
„Vor Antragstellung ist ein mindestens zweijähriger Revitalisierungsplan zu erstellen und umzusetzen, der konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Trassennutzung, des Güter- und/oder Personenverkehrsaufkommens und zur Erhöhung der Erträge enthält. Bei der Erstellung dieses Planes sind die zuständigen Behörden und betroffenen Länder und Gemeinden aktiv einzubeziehen.“
  - c.) In §28 Abs.2 lautet der zweite Satz neu:  
„Im Falle einer Hauptbahn oder einer vernetzten Nebenbahn oder von Teilen solcher Eisenbahnen ist die Bewilligung zu erteilen, wenn sich bei der Netzfahrplanerstellung über mehr als zwei hintereinanderfolgende Jahre herausgestellt hat, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen nicht oder in im Verhältnis zu vergleichbaren Streckenabschnitten nur sehr geringfügigem Maß vorliegen.“
  - d.) In §28 Abs.4 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:

„Die Erfolglosigkeit der Bemühungen ist anhand des Berichts über das Scheitern der Umsetzung eines mindestens zweijährigen Revitalisierungsplanes und anhand der Ergebnisse einer Interessentensuche mit Einholung verbindlicher Angebote zu belegen.“

e.) In §31a, §32a und §33a wird jeweils folgender Satz angefügt:

„Die Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorats (VAI) nach dem Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1994) in der jeweils letztgültigen Fassung ist davon nicht berührt.“

f.) In §65c Abs.3 ist die Wortgruppe „in den Hauptverkehrszeiten“ zu streichen.

## **Begründung**

*Zu den Ziffern 1, 3b, 3c und 3d, Stilllegung:*

Nach der Regierungsvorlage wäre der LH für die Schließung zuständig. Da dies zB bei landesgrenzübergreifenden Strecken zu widersprüchlichen Ergebnissen führen kann, die aus Durchgangsstrecken Stichstrecken machen, muss die Stilllegung Bundessache bleiben.

Die – endgültige und im Normalfall unwiderrufliche - Stilllegung von Schienenstrecken von betriebswirtschaftlichen Überlegungen eines Beteiligten abhängig zu machen, wäre aus verkehrs- und umweltpolitischer sowie volkswirtschaftlicher Perspektive nicht zielführend. Bei dieser Absicht handelt es sich um den Versuch einer „Lösung“ der durch die ÖBB-Reform nicht gelösten Unterfinanzierung des Infrastrukturbetreibers durch die Hintertür der Erleichterung von Streckenstilllegungen. Anstelle dessen und der ewigen Blockademöglichkeit des Landeshauptmanns via Auflagen – beides Defensivstrategien – ist ein Revitalisierungsplan als Offensivstrategie vorzusehen.

Da bereits mehrere Fälle vorliegen, wo stillgelegte Strecken später auf (wegen der Endgültigkeit vergebliches) Interesse stoßen, muss nach dem Scheitern eines Revitalisierungsplans und vor der endgültigen Stilllegungs-Entscheidung über mehrere Jahre nachweislich keine oder viel zu wenig Frequenz bzw. Nachfrage nach Trassenzuweisung bestehen.

Der Revitalisierungsplan muss entsprechend auch in den Voraussetzungen für eine Einstellung berücksichtigt werden.

*Zu Ziffer 2, Sicherheitsempfehlungen:*

Dass – wie in der Regierungsvorlage vorgesehen - die Sicherheitsbehörde (!) bei ihren Vorschreibungen Aufwand und Nutzen abwägen soll, ist weder deren Aufgabe noch im Interesse der Sicherheit im Schienenverkehr. Anstelle dieser fragwürdigen Abwägung, ob Sicherheit etwas kosten darf, die tendenziell in riskante Missstände wie derzeit bereits beim Lkw-Verkehr führt, muss diese Abwägung die letztentscheidende Behörde treffen.

*Zu Ziffer 3a, Zuverlässigkeit:*

Die Regierungsvorlage würde hier eine Abschwächung des geltenden Gesetzes bringen. Auch für sich alleine noch „nicht schwerwiegende“ Verstöße gegen Arbeits- und Sozialstandards – etwa Mängel bei Ausbildung, Ausrüstung oder Einhaltung von Arbeits- und Pausenzeiten - können bei wiederholtem oder gar regelmäßigem Auftreten ebenfalls schwere Sicherheitsrisiken wie derzeit im Lkw-Verkehr mit sich bringen. Deshalb ist der bisherige Gesetzestext beizubehalten.

**Zu Ziffer 3e, Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorats:**

Die in der Regierungsvorlage angestrebte Übertragung von Aufgaben, die mit gutem Grund beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat angesiedelt sind, zu Gutachtern, die im Auftrag des Genehmigungswerbers „gutachten“, widerspricht dem Sinn eines unabhängigen Verkehrs-Arbeitsinspektorats, daher hat dessen Parteistellung aufrecht zu bleiben. Dies ist nicht nur im Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz klarzustellen, sondern auch im Eisenbahngesetz selbst.

**Zu Ziffer 3f, Priorisierung bei Trassenknappheit:**

Die in der Regierungsvorlage vorgesehene Einschränkung des Vorrangs des Personenverkehrs auf „Hauptverkehrszeiten“ stünde durchgängigen Taktverkehrssystemen im Weg und ist außerdem unbestimmt, da er den Begriff der Hauptverkehrszeit weder definiert noch jemand bestimmt, der für diese Definition zuständig wäre.

Handwritten notes and signatures:

...  
G...  
...  
f. Moser  
...  
...  
...