

---

## 1501 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXII. GP

---

# Bericht des Verkehrsausschusses

**über die Regierungsvorlage (1412 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz und das Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“ geändert werden**

Vom Gemeinschaftsrecht her liegt eine weitere Etappe von Richtlinien zu den Themen Eisenbahnsicherheit, Interoperabilität und weitere Markttöffnung bei den Eisenbahnen vor, die über die bisherigen gesetzlichen Regelungen hinaus umzusetzen sind.

Von diesem gemeinschaftsrechtlich ausgelösten Regelungsbedarf abgesehen ist darauf hinzuweisen, dass die Situation für den Bau und die Veränderung von Eisenbahnen teilweise als unbefriedigend empfunden wird, indem die Erledigung von Genehmigungsanträgen oft eine sehr lange Verfahrensdauer in Anspruch nimmt.

Das Eisenbahngesetz 1957 ist erstens entsprechend den gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien anzupassen und zweitens sind Maßnahmen zur Straffung und Beschleunigung von Verwaltungsverfahren angezeigt.

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält sowohl die richtlinienmäßig vorgegebenen Umsetzungsmaßnahmen als auch Änderungen zu den eisenbahngesetzlichen Genehmigungsverfahren.

Zum Ersten ist insbesondere die Einführung von Rechtsinstrumenten zur Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie beim Betrieb von Eisenbahnen, Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen vorgesehen. Bezuglich der Genehmigungsverfahren sind insbesondere die Ausweitung genehmigungsfreier Maßnahmen und der Entfall besonderer Genehmigungsinstrumente sowie die Einführung eines beizubringenden Gutachtens als Grundlage für eine Straffung des Verfahrensablaufes vorgesehen. Bei der vorliegenden Änderung des Gesetzes sollen darüber hinaus auch Klarstellungen erfolgen, um in der Praxis aufgetretene Auslegungsfragen, insbesondere was die Stellung getrennter Eisenbahnunternehmen anlangt, auszuräumen.

Gleichzeitig sind Anpassungen im Bundesbahngesetz vorgesehen und eine Bestimmung bezüglich Veräußerungsermächtigung im Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 19. Mai 2006 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Klaus **Wittauer** die Abgeordneten Petra **Bayr**, Dr. Gabriela **Moser**, Peter **Marizzi**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Erika **Scharer**, Stefan **Prähäuser**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Mag. Karin **Hakl**, Peter **Haubner** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kukacka**, der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Eduard **Mainoni** und der Ausschusssobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Klaus **Wittauer** und Dipl.-Ing. Hannes **Missethon** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

**„Zu Z 1, 4 und 8 (§ 19a Abs. 1 EisbG, § 40 Abs. 4 EisbG, § 133a Abs. 13 EisbG):**

Den Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügen, soll die Möglichkeit eingeräumt werden, die vorgeschriebenen regelmäßigen wiederkehrenden Überprüfungen durch qualifizierte Eisenbahnbedienstete, deren Qualifikation durch ihre Führung im Verzeichnis gemäß

§ 40 ausgewiesen ist, durchführen zu lassen. Um deren Qualifikation für die periodisch wiederkehrenden Überprüfungen gleichermaßen periodisch zu prüfen, darf entweder die Prüfung ihrer Qualifikation nicht länger als fünf Jahre zurückliegen, oder, wenn das der Fall ist, so ist ihre Qualifikation dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie neuerlich nachzuweisen. Im Interesse der Vorbereitung der Eisenbahnunternehmen auf die Durchführung dieser periodisch wiederkehrenden Überprüfungen wird die Frist zur erstmaligen Durchführung dieser Prüfungen auf den 31. Dezember 2008 erstreckt.

**Zu Z 2 (§ 28 Abs. 1, 2, 4 und 6 EisbG):**

Redaktionell wird zunächst klargestellt, dass es hier wie im bisherigen § 29 um die Einstellung von Eisenbahnen oder deren Streckenteilen geht. In Abs. 4 soll auch die Regelung erhalten bleiben, dass der Landeshauptmann vor Erteilung einer Bewilligung der gänzlichen Einstellung einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles anzuhören ist.

**Zu Z 3 (§ 29 Abs. 1 bis 4 EisbG):**

Die im Begutachtungsentwurf enthaltene Regelung, aus der hervorgeht, dass auch die Herstellung des ursprünglichen Zustandes vorgesehen sein kann, wird übernommen. Im Übrigen wird der Text in den Abs. 1 bis 4 nur redaktionell verbessert.

**Zu Z 5, 6 und 12 (§ 77 Abs. 1 Z 4 und 5 EisbG, §§ 78a und 78b EisbG, Inhaltsverzeichnis EisbG):**

Die Schienen-Control GmbH soll sich analog der Regelung bei anderen Regulierungsbehörden über ihre bisherigen behördlichen Aufgaben im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes hinaus, die auf eine Aufsicht über die beteiligten Unternehmen abzielen, auch um exemplarische Beschwerdefälle auf Fahrgast- und Kundenebene annehmen. Dies soll sie allerdings nicht in Duplizierung zu bestehenden Beschwerdestellen bei den Eisenbahnunternehmen tun, und auch nicht in Konkurrenz zu hoheitlichen Eingriffsrechten, die unberührt bleiben, sondern als außergerichtliche Stelle mit dem Bemühen um Schlichtung und mit allfälligen Empfehlungen. Diese Regelung liegt im Interesse der Attraktivität des Schienenverkehrsmarktes insgesamt. Sie stellt auch eine vorbereitende Maßnahme auf Neuerungen zum Kundenschutz dar, wie sie nach der politischen Einigung zu einer gemeinschaftsrechtlichen Regelung über die Fahrgastrechte im Schienenverkehr zu erwarten sind. Die Ergebnisse dieser Tätigkeit sind im Internet zu veröffentlichen.

Der Schienen-Control GmbH wird weiters aufgetragen, über die Wahrnehmung ihrer Aufgaben und die Ergebnisse der Marktbeobachtung einen jährlichen Bericht zu erstellen und zu veröffentlichen. Dieser wird gleichzeitig auch als Bericht über an die Gemeinschaftsorgane herangezogen werden können.

**Zu Z 7 (§ 133a Abs. 5 EisbG):**

Mit dieser Ergänzung wird zunächst eine potenzielle Ungleichbehandlung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über eine unbefristete Sicherheitsbescheinigung verfügen sollten, und solchen, die nur über eine befristete Sicherheitsbescheinigung verfügen, vermieden, und insbesondere den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit befristeter Sicherheitsbescheinigung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach dem bisherigen System die Gewähr geboten, dass bei rechtzeitig eingebrachtem Antrag um Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung Teil A und B der Behörde die bisherige Sicherheitsbescheinigung eine allfällige Verzögerung bei der Ausstellung der neuen behördlichen Sicherheitsbescheinigung überbrückt.

**Zu Z 9 bis 11 (§ 133a Abs. 20 und 21 EisbG, § 135 Abs. 7):**

Allenfalls in Vorbereitung stehende oder anstehende Anträge um Bewilligung der dauernden oder vorübergehenden Einstellung von Eisenbahnen sollen in einem Übergangszeitraum noch nach der bisherigen Rechtslage (im derzeitigen § 29) abgewickelt werden. Die neuen Regelungen in §§ 28 und 29 über die Einstellung von Eisenbahnen und das Auflassungsverfahren für eingestellte Eisenbahnen sollen daher erst mit 1. Juni 2008 in Kraft treten.“

Ein von der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser eingebrachter Abänderungsantrag fand nicht die Zustimmung der Ausschusssmehrheit.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Klaus Wittauer und Dipl.-Ing. Hannes Missethon mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Klaus Wittauer gewählt.

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

Wien, 2006 05 19

**Klaus Wittauer**

Berichterstatter

**Kurt Eder**

Obmann