

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

**über die Regierungsvorlage (349 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird**

Vom Gemeinschaftsrecht her liegt eine dritte Etappe von Richtlinien im Rahmen der Konzeption zu einer in mehreren Schritten erfolgenden Marktöffnung bei den Eisenbahnen vor, die über die bisherigen gesetzlichen Regelungen – wie sie schon mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 und dem Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz 1999 erfolgten – hinaus und auch über die für den Bereich der ÖBB vorgesehene Bundesbahnstrukturreform hinaus umzusetzen sind. Das Eisenbahngesetz bedarf einer diesbezüglichen weiteren Anpassung. Es ist eine Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 insbesondere hinsichtlich der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes vorgesehen. Dabei werden detaillierte neue und zusätzliche gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen eingefügt und die vorhandenen Regelungen für die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsverkehrs um gleichartige für den konventionellen Verkehr ergänzt.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 12. März 2004 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Dipl.Ing. Mag. Roderich **Regler** die Abgeordneten Dr. Evelin **Lichtenberger** und Anton **Wattaul** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kukacka** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Wattaul**, Werner **Miedl**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

**„Zu §§ 64 Abs. 5 und 126 Abs. 6 Z 1:**

Die in der Regierungsvorlage vorgesehene Bestimmung, dass Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren samt Begründung an die Schienen-Control GmbH vorzulegen sind, soll insofern erweitert werden, als alle Rahmenregelungen samt Begründung vorzulegen sind, um der Schienen-Control GmbH von vornherein einen diesbezüglich umfassenden Überblick bei der Marktbeobachtung zu erleichtern. Aufgrund dieser Erweiterung der Vorlagepflichten wird auch die Strafbestimmung angepasst.

**Zu § 65b:**

Die in der Regierungsvorlage vorgesehene Bestimmung, dass wenn im Koordinierungsverfahren keine einvernehmliche Lösung gelingt, grundsätzlich (ausgenommen bei gemeinwirtschaftlichen Leistungen im vertakteten Personenverkehr) demjenigen eine begehrte Zugtrasse zugewiesen werden soll, der das höchste Benützungsentgelt zu zahlen bereit ist, soll durch die Streichung der Abs. 2 und 3 im § 65b entfallen. Das liegt im Sinne einer flexibleren Handhabungsmöglichkeit der Zuweisungskriterien im Streitfall, und soll auch eine potenzielle Benachteiligung von Zugangsberechtigten mit weniger Marktmacht vermeiden.

**Zu § 80:**

Das bisherige Einhebungs- und Abrechnungssystem für Kostenbeiträge an die Schienen-Control GmbH war auf das Kalenderjahr abgestellt und soll der abrechnungstechnischen Einfachheit halber darauf abgestellt bleiben: dazu soll in Abs. 1 und Abs. 2 des § 80 jeweils der Ausdruck Netzfahrplanperiode durch Kalenderjahr ersetzt werden. Der Grundsatz zur Berechnung der anteiligen jeweiligen Kostenbeiträge,

nämlich inwieweit die Schieneninfrastruktur in Anspruch genommen wird, und die Begrenzung der Summe nach dem notwendigen Aufwand sollen dabei beibehalten werden.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton **Wattaul**, Werner **Miedl**, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Berichtersteller für das Plenum wurde Abgeordneter Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler** gewählt.

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

Wien, 2004 03 12

**Dipl.-Ing. Mag. Roderich Regler**

Berichtersteller

**Kurt Eder**

Obmann