

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (841 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, wie sie bisher im Eisenbahngesetz 1957 geregelt ist, geht auf die Vorgaben aus den Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG zurück.

In der Europäischen Union kam es zu einer Neufassung dieser Richtlinien durch die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Dabei wurden nicht nur die Bestimmungen der bisherigen Richtlinien zusammengefasst, sondern es wurde auch der rechtliche Rahmen in etlichen Punkten inhaltlich ergänzt.

Schwerpunktmäßig zusammengefasst lassen sich aus der Richtlinie 2012/34/EU folgende Neuerungen hervorheben:

- Regelung zur Veröffentlichung einer staatlichen Leitstrategie im Zusammenhang mit der Finanzierung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur;
- Regelungen über die Gestaltung von Verträgen über die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur;
- eine neue Abgrenzung dahingehend, welche Eisenbahnverkehrsunternehmen und welche Eisenbahninfrastrukturen ganz oder teilweise vom Anwendungsbereich von Bestimmungen zur Regulierung ausgenommen werden können;
- ergänzende Vorgaben zu Trennungen in der Organisation und im Rechnungswesen der Eisenbahnunternehmen;
- Einführung einer eigenen Funktion „Betreiber einer Serviceeinrichtung“;
- Einführung einer eigenen Funktion „entgelterhebende Stelle“;
- Erweiterung des Kreises derjenigen, die Anspruch auf Zuweisung von Fahrwegkapazität haben;
- Erweiterung der Parameter zur Festsetzung von Weegeentgelten;
- neue Anforderungen an die Organisation der den Schienenverkehrsmarkt überwachenden Regulierungsstelle;
- Stärkung der Rechtsstellung der Regulierungsstelle gegenüber den Marktteilnehmern am Schienenverkehrsmarkt durch Einführung zusätzlicher Aufsichtsinstrumentarien;

Der vorliegende Entwurf zur Anpassung des Eisenbahngesetzes 1957 ist als eine Novelle konzipiert, in der all die Punkte aus der Fortentwicklung der unionsrechtlichen Rechtsvorschriften im Sachzusammenhang mit der Fortentwicklung der Vorgaben zur Regulierung des Schienenverkehrsmarktes enthalten sind. Das sind neben einzelnen Punkten aus anderen Vorschriften vor allem die Vorgaben aus der Richtlinie 2012/34/EU. All ihre Vorgaben sollen mit der vorliegenden Novelle innerstaatlich umfassend umgesetzt werden. Bei dieser Umsetzung ist auch eine Reihe von terminologischen Anpassungen im Eisenbahngesetz 1957 vorgesehen.

Schon bisher und auch weiterhin sind die Regelungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nach dem 6. Teil dem Grunde nach nicht auf nicht vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentliche Eisenbahnen anzuwenden; gewisse Anschlussbahnen sind von einigen besonderen Be-

stimmungen der Regulierung erfasst. Nun soll weiters von den nach der Richtlinie 2012/34/EU eingeräumten Möglichkeiten zu gewissen Ausnahmen auch für vernetzte Nebenbahnen bzw. den Verkehr auf ihnen in den richtliniengemäßen Grenzen Gebrauch gemacht werden. Demnach sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmte Kategorien von Eisenbahninfrastrukturen einige Vorgaben aus der Richtlinie bzw. den sie umsetzenden Bestimmungen im Eisenbahngesetz 1957 nicht anwenden müssen, welche für örtlich bzw. regional eingegrenzte Zwecke eine vermeidbare administrative Belastung darstellen würden.

Im Rahmen der nach der Richtlinie 2012/34/EU nötigen Regelungen zur staatlichen Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur soll der im Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung enthaltenen Zielsetzung folgend in den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 verankert werden, dass im Interesse der Fahrgäste eine schrittweise Einführung eines integralen Taktfahrplanes ermöglicht wird. Die Anforderungen dafür werden auch bei den Zuweisungsgrundsätzen berücksichtigt, und es ist ein Vorrang auf überlasteten Abschnitten vorgesehen, wie er für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bereits besteht.

Im Zuge der Anpassung an die Vorgaben aus dem Unionsrecht sollen auch einzelne Ergänzungen in Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 vorgenommen werden, welche die Europäische Kommission in einem anhängigen Pilotverfahren zu einer detaillierteren Umsetzung von administrativen Vorgaben aus der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, für nötig erachtet. Diese Ergänzungen im Gesetzestext, die insbesondere Überwachungsaufgaben betreffen, sollen vorgenommen werden.

Aktualisierend an neue Richtlinienvorgaben angepasst wird überdies die Bestimmung im § 30a.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 30. Oktober 2015 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Hermann **Lipitsch** die Abgeordneten Michael **Pock**, Christoph **Hagen**, Georg **Willi**, Andreas **Ottenschläger** und Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Alois **Stöger**, diplômé.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf mit Stimmenmehrheit (**dafür:** S, V, F, T **dagegen:** G, N) beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (841 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2015 10 30

Hermann Lipitsch

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann