

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

### über die Regierungsvorlage (470 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden

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 Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur;
- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems; und
- Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit.

Die Richtlinie (EU) 2016/2370, fachsprachlich auch als marktrelevante Säule des vierten Eisenbahnpaketes bezeichnet, wurde bereits durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 umgesetzt (BGBl. I Nr. 60/2019).

Die neue Interoperabilitätsrichtlinie und die neue Sicherheitsrichtlinie, beide fachsprachlich auch als technische Säule des vierten Eisenbahnpaketes bezeichnet, sehen als Umsetzungstermin den 16. Juni 2019 vor, wobei diese Richtlinien den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumen, diesen Umsetzungstermin unter Angabe von Gründen an die Europäische Kommission um ein Jahr zu verlängern. Von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien vorerst bis spätestens 16. Juni 2020 umzusetzen gewesen wären. Dies mit der Überlegung, dass bis dahin sämtliche, unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte von der Europäischen Kommission erlassen sein werden, die sodann bei den Arbeiten zur Umsetzung der beiden Richtlinien berücksichtigt werden können. Mit der Richtlinie (EU) 2020/700 wurde den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, die Umsetzungsfrist 16. Juni 2020 bis 31. Oktober 2020 zu verlängern. Auch von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien bis spätestens 31. Oktober 2020 umzusetzen sind.

Das im Jahr 2005 erlassene Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, gilt für die Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen, soweit sich diese Vorfälle im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben und enthält im Abschnitt 3 Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt. Dieses Bundesgesetz ist die rechtliche Grundlage für die Untersuchung von Unfällen auf Eisenbahnen durch die unabhängige „Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes“ und setzt die Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft in seiner derzeit geltenden Fassung teilweise innerstaatlich um. Die Regelungen im Kapitel V der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Untersuchung von Unfällen und Störungen auf solchen Eisenbahnen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, werden durch eine Novelle des Unfalluntersuchungsgesetzes ebenfalls im Rahmen dieses Gesetzesvorhaben umgesetzt.

In informellen Gesprächen zwischen den zuständigen Mitarbeitern der Europäischen Kommission und Vertretern des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und

Technologie wurde aufgezeigt, dass einige Artikel der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums exakter umgesetzt werden müssten.

Im Begutachtungsverfahren zur letzten Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 wurden über richtlinienmäßige Vorgaben hinaus weitere Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 vorgeschlagen. Bedingt durch das vorzeitige Ende der letzten Legislaturperiode konnten diese Änderungsvorschläge nicht mehr in eine Regierungsvorlage aufgenommen werden. Der für die letzte Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 maßgebliche Initiativantrag 918/A vom 13.6.2019 (XXVI.GP) enthielt nur mehr die zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 notwendigen Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957.

In dem vorerwähnten Begutachtungsverfahren wurde auch eine Neuordnung der behördlichen Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen dahingehend vorgeschlagen, dass die Zuständigkeit für nicht-öffentliche Eisenbahnen von der Bezirksverwaltungsbehörde auf den Landeshauptmann und die Zuständigkeit für vernetzte Nebenbahnen vom Landeshauptmann auf die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übertragen wird. Da sich die Bundesländer einhellig gegen die Übertragung der Zuständigkeit für vernetzte Nebenbahnen ausgesprochen haben, wird in dem vorliegenden Gesetzentwurf nurmehr eine Übertragung der Zuständigkeit für nicht-öffentliche Eisenbahnen von der Bezirksverwaltungsbehörde zum Landeshauptmann vorgesehen.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 1. Dezember 2020 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer der Berichterstatterin Abgeordneten Mag. Meri **Disoski** die Abgeordneten Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth **Pfurtscheller**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Dr. Johannes **Margreiter**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek** und Dietmar **Keck** sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore **Gewessler**, BA und der Ausschussobmann Abgeordneter Alois **Stöger**, diplômé.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„**Zu Z 1 (Art. 1 Z 22 (§ 21c)):**

Es handelt sich lediglich um die Beseitigung eines redaktionelles Versehens, da in der Regierungsvorlage dem § 21c Abs. 4 fälschlicherweise die Abs. 6 und 7 angefügt wurden.

**Zu Z 2 (Art. 1 Z 29 (§ 47 Abs. 2)):**

Neben den bisher genannten Stellen sollen auch Organe der Volksanwaltschaft und des Bundesheeres Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte, wenn und solange dies zur Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten erforderlich ist. Die Organe der Volksanwaltschaft sollen damit neu in die abschließende Aufzählung aufgenommen werden.

Auch Angehörige des Bundesheeres haben in Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten, etwa im Zuge von Erkundungen, Eisenbahnverladungen oder der Sicherung militärischer Güter, regelmäßig auch nicht der Allgemeinheit zugängliche Teile von Eisenbahnanlagen zu betreten. Eine Rechtsgrundlage, welche Angehörige des Bundesheeres mit den in § 47 Abs. 2 EisbG genannten Organen gleichstellt, ist bisher nur auf Verordnungsebene durch § 3 Abs. 1 der Eisenbahnschutzvorschriften (EisbSV), BGBl. II Nr. 219/2012, erfolgt. Die nunmehr vorliegende Änderung des § 47 Abs. 2 EisbG sollte zum Anlass genommen werden, dies auch auf Gesetzesebene nachzuziehen.

Zugleich soll anstelle der veralteten Bezeichnung „Zollwache“ die nunmehr mit Aufgaben der Bekämpfung des Abgaben- und Sozialbetrugs beauftragten Finanzpolizei angeführt werden.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen in getrennter Abstimmung mit wechselnden Mehrheiten (**dafür:** V, F, G, **dagegen:** S, N bzw. einstimmig) beschlossen.

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

Wien, 2020 12 01

**Mag. Meri Disoski**

Berichterstatterin

**Alois Stöger, diplômé**

Obmann

