

## Bericht

### des Verkehrsausschusses

**über die Regierungsvorlage (2194 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Containersicherheitsgesetz, das Führerscheingesetz, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Kraftfahrlineiengesetz, das Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, das Luftfahrtgesetz, das Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen, das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008, das Schifffahrtsgesetz, das Seeschifffahrtsgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Postmarktgesetz, das Telekommunikationsgesetz 2003, das Amateurfunkgesetz 1998, das Funker-Zeugnisgesetz 1998, das Bundesgesetz über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen sowie das Fernsprechentgeltzuschussgesetz 2000 (Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz-Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) geändert werden**

Die mit 1. Jänner 2014 in Kraft tretende Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51, sieht nach dem Modell „9 + 2“ auf Bundesebene die Einrichtung eines Bundesverwaltungsgerichtes und eines Bundesfinanzgerichtes sowie in jedem Land die Einrichtung eines Landesverwaltungsgerichtes vor. Außer in den Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinde wird es künftig nur noch eine einzige Verwaltungsinstanz geben; jede Verwaltungsbehörde soll also „erste und letzte Instanz“ sein und gegen die von ihr erlassenen Bescheide (bzw. wegen einer Verletzung der Entscheidungspflicht durch sie) soll als einziges Rechtsmittel Beschwerde beim Verwaltungsgericht erhoben werden können. Auch werden unabhängige Verwaltungsbehörden aufgelöst. Die in den Materiengesetzen enthaltenen Rechtsmittelregelungen stehen im Widerspruch zu dieser neuen Rechtslage bzw. würde diese zu unzweckmäßigen Ergebnissen führen.

In der Regel werden daher die in den einzelnen Materiengesetzen enthaltenen Instanzenzüge einfach gestrichen, da sie ab 1. Jänner 2014 obsolet werden.

Das Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) enthält Regelungen, die mit dem in der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, vorgesehenen System einer zweistufigen Verwaltungsgerichtsbarkeit in Widerspruch stehen. Diese Regelungen des BStG 1971 wären daher entsprechend anzupassen.

Gemäß Art. 30 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur wurden die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Regulierungsstelle einzurichten. Gemäß Ziffer 46 der Erwägungen zu dieser Richtlinie war eine solche Regulierungsstelle für die effiziente Verwaltung und gerechte und nichtdiskriminierende Nutzung von Eisenbahnfahrwegen erforderlich, welche überdies über die Anwendung der diesbezüglichen Gemeinschaftsvorschriften wacht und ungeachtet der gerichtlichen Nachprüfung als Beschwerdestelle fungiert. Im Vorgriff darauf hatte der Bundesgesetzgeber bereits mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2000 die Einrichtung der Schienen-Control Kommission – einer Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag gemäß Art. 20 Abs. 2 Z 3 B-VG – als Regulierungsstelle im Sinne des Art. 30 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG vorgesehen, sowie die Einrichtung der Schienen-Control GmbH, welcher die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission obliegt (siehe Art. I des Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 164/1999). Mit Ausnahme der Verfügung

von Zwangsmaßnahmen (§§ 53e und 75 Eisenbahngesetz 1957) ist die Schienen-Control Kommission in allen Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarkt-Regulierung sowie in einigen, die Fahrgäste von Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffenden Angelegenheiten der Fahrgastrechte Behörde in erster (und letzter) Instanz zuständig. Als Berufungsinstanz ist sie für einige wenige Tatbestände vorgesehen, in denen die Schienen-Control GmbH als Behörde erster Instanz zur Erlassung von Bescheide zuständig ist; die Aufgabe als Berufungsbehörde musste die Schienen-Control Kommission in der Praxis bisher nicht wahrnehmen.

Nach dem in der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, enthaltenen Art. 151 Abs. 51 Z 8 B-VG wird die Schienen-Control Kommission mit 1. Jänner 2014 aufgelöst; die bei der Schienen-Control Kommission mit Ablauf des 31. Dezember 2013 anhängigen (erst- und zweitinstanzlichen) Verfahren gehen auf das Verwaltungsgericht über. Für die Wahrnehmung der bisher fast ausschließlich erstinstanzlichen Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission würde mit Ablauf des 31. Dezember 2013 und Auflösung dieser Behörde keine andere Behörde als unabhängige (erste) Beschwerdeinstanz zur Verfügung stehen, und die richtlinienmäßigen Vorgaben wären in wesentlichen Punkten nicht mehr umgesetzt.

Die bisher in der Richtlinie 2001/14/EG enthaltenen Vorgaben für eine unabhängige Regulierungsstelle sind zwischenzeitig im Wege einer Richtlinien-Neufassung kundgemacht: Art. 55 ff der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes. Inhaltlich müssen die Vorgaben gleichermaßen umgesetzt bleiben. Um zu vermeiden, dass es keine den Vorgaben entsprechende Regulierungsstelle in Österreich mehr gibt und ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich heransteht, wird hier vorgeschlagen, die mit 1. Jänner 2014 aufgelöste Schienen-Control Kommission durch eine gleichartige und mit denselben Aufgaben versehene Behörde mit derselben Bezeichnung zu ersetzen. Um einen reibungslosen Übergang von der aufzulösenden Schienen-Control Kommission auf die neu einzurichtende Schienen-Control Kommission zu ermöglichen, ist vorgesehen, dass die derzeitigen Mitglieder der aufzulösenden Schienen-Control Kommission bis zum Ablauf der Dauer ihrer Bestellung Mitglieder der neu einzurichtenden Schienen-Control Kommission sein werden.

Der vorliegende Gesetzentwurf zielt primär darauf ab, zeitgerecht sicherzustellen, dass weiterhin und mit einem nahtlosen Übergang eine unabhängige Regulierungsbehörde als Beschwerdeinstanz der Schienenverkehrsmarkt-Regulierung besteht, wie das bisher und weiterhin richtliniengemäß geboten ist. Zur Neufassung in der Richtlinie 2012/34/EU ist im Übrigen anzumerken, dass dort über die übernommenen und weiterhin aktuell umsetzungspflichtigen Vorgaben hinaus auch einige zusätzliche Anforderungen zur Ausgestaltung des Schienenverkehrsmarktes und seiner Regulierung hinzukamen, für deren Umsetzung ein Zeitraum bis 16. Juni 2015 vorgesehen ist.

Abgesehen vom Hauptinhalt zur Schienen-Control Kommission sind im vorliegenden Gesetzentwurf die nötigen Anpassungen an die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, enthalten, nachdem diese (mit einer hier nicht relevanten Ausnahme) die Abschaffung des administrativen Instanzenzuges mit Einführung der Verwaltungsgerichte mit 1. Jänner 2014 vorsieht. Weiters ist ab diesem Zeitpunkt vorgesehen, dass (anstelle der sachlich in Betracht kommenden Behörde) nur mehr die Verwaltungsgerichte zur Entscheidung wegen Verletzung der Entscheidungspflicht einer Verwaltungsbehörde mittels Beschwerde angerufen werden können. Die im EisebG vereinzelt vorgesehenen Regelungen eines administrativen Instanzenzuges, aber auch Regelungen über die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des § 73 AVG (siehe §§ 78 Abs. 2, 81 Abs. 2, 114 Abs. 1, 130 Abs. 4) würden ab 1. Jänner 2014 verfassungswidrig werden. Es wird daher ihre Aufhebung mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2014 vorgeschlagen.

Schließlich sind im vorliegenden Gesetzentwurf bloß terminologische Adaptionen in einzelnen Bestimmungen des EisebG vorgesehen, welche sich aus jüngst erlassenen anderen Bundesgesetzen ergeben: Einerseits wurde bei der Novellierung des Unfalluntersuchungsgesetzes mit Art. I der Novelle BGBl. I Nr. 40/2012 die Bezeichnung „Unfalluntersuchungsstelle“ auf „Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes“ geändert. Andererseits sind in dem dem Akkreditierungsgesetz nachgefolgten Akkreditierungsgesetz 2012, BGBl. I Nr. 28/2012, nicht mehr „akkreditierte Stellen“, sondern nunmehr „Konformitätsbewertungsstellen“ vorgesehen. Die jeweiligen Begriffe im EisebG sollen daran angepasst werden.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 16. Mai 2013 in Verhandlung genommen.

Gemäß § 37 Abs. 2 GOG-NR beschloss der Verkehrsausschuss einstimmig, Abgeordneten Christoph Hagen zur Teilnahme an dieser Sitzung mit beratender Stimme beizuziehen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Dr. Martin **Bartenstein** die Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Sigisbert **Dolinschek**, Mag. Christiane **Brunner** und Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

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

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (2194 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2013 05 16

**Dr. Martin Bartenstein**

Berichterstatter

**Anton Heinzl**

Obmann