

Vorblatt

Problem:

In der EU wurden die Regelungen zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems adaptiert und als Richtlinie neu gefasst. Dabei wurde der Anwendungsbereich der Interoperabilität grundsätzlich ausgedehnt. Parallel dazu kam es auch zu Änderungen der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, die sich auf die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge konzentrieren. Die Regelungen aus beiden Richtlinien müssen innerstaatlich auf Gesetzesebene umgesetzt werden, und da sie inhaltlich zusammenhängen, soll dies gemeinsam erfolgen.

Ziel:

Die Umsetzung soll durch Änderungen und Ergänzungen im Eisenbahngesetz 1957 (kurz: EisbG) erfolgen.

Inhalt/Problemlösung:

Der bisherige Anwendungsbereich der Regelungen zur Interoperabilität im EisbG wird grundsätzlich auf alle vernetzten Nebenbahnen und auf gewisse Anschlussbahnen ausgedehnt. Dabei sollen aber auch die Ausnahmemöglichkeiten, welche die Richtlinie zulässt, ausgeschöpft werden.

Die Halter haben für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen eine Instandhaltungsstelle zu betrauen. Die Instandhaltungsstellen haben für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen ein Instandhaltungssystem einzurichten, das für Güterwagen einer Zertifizierung bedarf.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

– Finanzielle Auswirkungen:

Keine gravierenden Auswirkungen; im Detail vgl. allgemeinen Teil der Erläuterungen.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

– – Auswirkungen auf Informationspflichten:

Vgl. allgemeinen Teil der Erläuterungen.

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Keine.

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Kompatibel mit dem Unionsrecht. Das Vorhaben dient der gebotenen Umsetzung von Richtlinien der EU.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die EU hat die Regulierung für den Eisenbahnbereich im Wege von zwei neuen Richtlinien weiterentwickelt. Das ist einerseits die neu gefasste Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und andererseits die parallele Richtlinie 2008/110/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft. Beide Richtlinien erfordern innerstaatlich gesetzliche Maßnahmen zu ihrer Umsetzung, die im vorliegenden Entwurf vorgesehen sind.

Richtlinie 2008/57/EG:

Die Erkenntnis, dass der Betrieb von Zügen innerhalb des Gebietes der Europäischen Union eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten voraussetzt, die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und die internen Regelungen der in ihnen ansässigen Eisenbahnunternehmen sowie in Mitgliedstaaten angewandte technische Spezifikationen innerhalb der Europäischen Union jedoch große Unterschiede aufweisen und dies einem flüssigen Verkehr von Zügen innerhalb der Europäischen Union entgegensteht, hatte zur Erlassung der Regelungen über die Interoperabilität geführt. Das war zunächst die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, und dann die Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Die Richtlinie 2008/57/EG ersetzt diese beiden Richtlinien durch eine neue gesamthafte Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, die inhaltlich die wesentlichen Instrumente zur Interoperabilität beibehält und zusammenfasste.

Die Regelungen zur Interoperabilität sind nach den bisher im 8. Teil des EisbG umgesetzten Interoperabilitäts-Richtlinien nur auf das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem anzuwenden, wie es mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz korrespondiert, in das wiederum in Österreich die Hauptbahnen und einzelne vernetzte Nebenbahnen fallen. Die umzusetzende neue Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57/EG bringt es mit sich, dass der Anwendungsbereich der Regelungen zur Interoperabilität grundsätzlich auf das Eisenbahnsystem schlechthin ausgeweitet werden soll. Gleichzeitig wurde aber erkannt, dass das nicht in allen Fällen geboten erscheint, sodass die Mitgliedstaaten anhand einiger Tatbestände regeln dürfen, was ausgenommen bleiben soll. Davon soll auch in Österreich Gebrauch gemacht werden. Die Abgrenzung der Ausnahmen ist im Detail im § 86 vorgesehen. Bei der Ausnahme der auf die Infrastruktur bezüglichen Teilsysteme gewisser vernetzter Nebenbahnen wird danach differenziert, ob es sich um den Bestand einschließlich von Erweiterungen handelt, oder ob auf diesen Eisenbahnen erst künftig die genannten Merkmale zur Betriebsführung hergestellt werden; in letzterem Fall ist eine Ausnahme nur unter weiter einschränkenden Bedingungen vorgesehen.

Im Ergebnis wären gemäß § 86 künftig in Österreich als Eisenbahnsystem für die Interoperabilität im Wesentlichen folgende Eisenbahnen bzw. Teilsysteme vom 8. Teil des EisbG erfasst: Hauptbahnen; vernetzte Nebenbahnen, die schon bisher als ein Bestandteil des TEN ausgewiesen waren; sonstige vernetzte Nebenbahnen nur, wenn sie nicht nach den Merkmalen im Abs. 2 ausgenommen sind; Anschlussbahnen zu und von Güterterminals und Häfen.

Mit dieser Abgrenzung des Anwendungsbereiches zur Interoperabilität wird ein wirtschaftlich nicht vertretbarer Aufwand für anpassende Investitionen im Bestand dort vermieden, wo der Aufwand im Verhältnis zum Nutzen unverhältnismäßig wäre. Im Ergebnis blieben damit Teilsysteme des größeren Teils der bestehenden Privatbahnen ausgenommen; die allgemein formulierte Ausnahme erfasst aber auch vernetzte Nebenbahnen im Bereich der ÖBB mit den im § 86 Abs. 2 geregelten Merkmalen.

In die Richtlinie 2008/57/EG wurden auch die Regelungen über die Genehmigung von Schienenfahrzeugen vor deren erster Inbetriebnahme und über die Anerkennung im Ausland erteilter Genehmigungen sowie über eine Genehmigung für Typen von Schienenfahrzeugen eingebaut. Es wird richtliniengemäß vom Grundsatz einer einzigen Genehmigung und Anerkennung im Ausland erteilter Genehmigungen ausgegangen. Richtliniengemäß wird dem einzelnen Mitgliedstaat auch die Option zu einer einschränkenden Umsetzung mit detailreichen Vorgaben zu einer teilweisen Anerkennung offen gelassen. Von dieser Option bei der Umsetzung Gebrauch zu machen erübrigt sich in Österreich, zumal es schon bisher im EisbG eine grundsätzliche Regelung gibt, wonach die bei der Ausübung des Zugangs benötigten und in anderen Staaten der EU erteilten Rechtsakte den im Inland erteilten entsprechenden Genehmigungen gleich gehalten werden. Auch Regelung zur Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen enthält das EisbG bereits in Gestalt der über die Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge. Diese gesetzlichen Regelungen lassen freilich das Erfordernis unberührt, dass Besonderheiten aus den österreichischen Vorschriften und für die Benützung der österreichischen Eisenbahnen beim Zugang auch von ausländischen Eisenbahnver-

kehrsunternehmen mit Schienenfahrzeugen, für welche die Genehmigung im Ausland erteilt wurde, einzuhalten sind. Dass die Vorkehrungen zu einem sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen und Verkehr auf den Eisenbahnen, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugtrassen sein sollen, insgesamt gewährleistet sind, ist bereits im Verfahren vor der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung jedes Eisenbahnverkehrsunternehmens zu prüfen. Die für die Benützung einer österreichischen Eisenbahn beim Zugang zu erfüllenden spezifischen Anforderungen an die Schienenfahrzeuge ergeben sich aus den Schienennetznutzungsbedingungen, welche jedenfalls einzuhalten sind. Abgesehen davon, dass im EisbG die Regelungen für die Genehmigung der Schienenfahrzeuge und deren Anerkennung bereits enthalten sind, ist eine zusätzliche Regelung zur Interoperabilität für den Fall umzusetzen, dass noch keine Genehmigung vorliegt, aber ein Genehmigungsverfahren bei den Behörden in verschiedenen Staaten parallel eingeleitet wurden. Für den Fall ist im § 106 eine neue Sonderbestimmung für das Bauartgenehmigungsverfahren zur Zusammenarbeit der Behörden vorgesehen.

Im Übrigen sind die meisten Bestimmungen im 8. Teil wie die über die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten, über die grundlegenden Anforderungen sowie über die spezifizierenden Regelungen und die Register inhaltlich schon bisher im EisbG für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einerseits und für das konventionelle Eisenbahnsystem andererseits in gesonderten Hauptstücken enthalten gewesen. Sie werden neu zusammengefasst zur Interoperabilität für das Eisenbahnsystem insgesamt. Was die Regelungstechnik anlangt, wird mangels eines nennenswerten Umsetzungsspielraumes für diesen Teil des EisbG überdies auf einige Anhänge der Richtlinie verwiesen (Gliederung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme; Maßnahmen zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen; Inhalt der EG-Erklärung und der EG-Prüferklärung; EG-Prüfverfahren).

Richtlinie 2008/110/EG:

Diese Richtlinie, mit der die Richtlinie 2004/49/EG geändert wird, sieht schwerpunktmäßig ergänzende Bestimmungen zu einer EU-weit harmonisierten Vorgangsweise für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen vor. Ein Halter muss demnach die Zuständigkeit für die Instandhaltung eines von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuges ausdrücklich einer Instandhaltungsstelle übertragen. Er kann jedoch die Funktion einer Instandhaltungsstelle selbst ausüben, wenn er die an eine Instandhaltungsstelle gestellten Anforderungen selbst erfüllt. Jede Instandhaltungsstelle hat ein Instandhaltungssystem für Schienenfahrzeuge einzurichten. Für das Instandhaltungssystem für Güterwagen im Besonderen wird darüber hinaus den Vorgaben der Richtlinie folgend ein besonderer Qualifikationsnachweis im Wege einer Zertifizierung verlangt.

Richtlinie 96/82/EG i.d.F. der Richtlinie 2003/105/EG:

Die Umsetzung dieser Richtlinien soll, soweit sie auch den Eisenbahnbereich erfassen, ergänzt werden, indem ein neuer § 30a in das EisbG eingefügt wird. Die Bestimmung wird im besonderen Teil der Erläuterungen dargestellt.

Sonstige Änderungen:

Die vorliegenden richtlinienbedingten Änderungen im EisbG sollen auch zum Anlass genommen werden, einzelne andere Bestimmungen des Gesetzes an Erkenntnisse aus praktischen Erfahrungen anzupassen. Dazu wird auf die jeweiligen Ausführungen zu den einzelnen Bestimmungen im besonderen Teil der Erläuterungen verwiesen.

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

Finanzielle Auswirkungen:

Die Regelungen zur Interoperabilität waren schon bisher im EisbG enthalten, jeweils für das Hochgeschwindigkeits- und konventionelle Eisenbahnsystem. Ihre gesamthafte Neufassung hat somit keine finanziellen Auswirkungen zur Folge, zumal der Anwendungsbereich eingegrenzt bleiben soll. Umgekehrt müsste, wenn von der Ausnahmeoption zum Anwendungsbereich nicht Gebrauch gemacht würde, sukzessive mit beträchtlichen finanziellen Auswirkungen bei der Anpassung der nicht ausgenommenen Eisenbahnen gerechnet werden. Die Beibehaltung der Regelung zu einer Anknüpfung der Genehmigungen von Schienenfahrzeugen vermeidet zusätzlichen Vollzugsaufwand.

Ein gewisser zusätzlicher Vollzugsaufwand entsteht aus dem neuen Genehmigungstatbestand für die Schulungseinrichtungen gemäß § 21c Abs. 4: in etwa ein Zeitaufwand von 160 Stunden für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe A bzw. v1 (bei Kosten von 35,83 €/h) und 160 Stunden für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe C bzw. v3 (bei Kosten von 21,95 €/h) pro Jahr; das wären insge-

samt 9 244,79 € pro Jahr. Diese Kosten werden aus den dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln zu decken sein.

Die der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für die Errichtung, Führung und Aktualisierung des Einstellungsregisters erwachsenden Kosten können durch die Festlegung kostenträgerpflichtiger Tatbestände und die Höhe von Kostenbeiträgen im Wege einer Verordnung nach § 13 Abs. 4 EisbG gedeckt werden.

Informationspflichten:

Die neuen Pflichten für Unternehmen gemäß § 21c Abs 4 und § 78a Abs. 4 lassen einen gewissen zusätzlichen Arbeitsaufwand erwarten, der aber unter der Bagatellgrenze anzusetzen ist.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 13 Abs. 4):

Ergänzend zu der bereits bei der vorigen Novellierung des EisbG erfolgten Ausdehnung der Verordnungsermächtigung auf Verfahren nach dem 9. Teil dieses Bundesgesetzes sollen nunmehr auch für die nach dem 8. Teil in Angelegenheiten des Einstellungsregisters durchzuführenden Verwaltungsverfahren kostenträgerpflichtige Tatbestände und die Höhe der Kostenbeiträge mit Verordnung festgelegt werden dürfen.

Zu Z 2 (§ 17b Abs. 4):

In einem Verfahren über die Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hat die Behörde nach der bisherigen Rechtslage zu ermitteln, ob die Ausstattung einer nicht-öffentlichen Eisenbahn der einer öffentlichen Eisenbahn entspricht. Dies müsste unabhängig davon erfolgen, ob die nicht-öffentliche Eisenbahn ehemals eine öffentliche Eisenbahn war, die sicherheitsmäßig entsprechend ausgestattet und zu betreiben war. Liegt aber ein solcher besonderer Fall vor, so erscheint eine vereinfachte Vorgangsweise vertretbar. Dann kann die Behörde im Verfahren über die Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, die zuvor eine öffentliche Eisenbahn war, ohne weitere Ermittlungen im Verwaltungsverfahren davon ausgehen, dass die nicht-öffentliche Eisenbahn nach wie vor sicherheitsmäßig so ausgestattet ist, wie sie als öffentliche Eisenbahn ausgestattet war, wenn zwischen dem Zeitpunkt der Antragstellung und der Bewilligung der dauernden Einstellung des Betriebes als öffentliche Eisenbahn nicht mehr als ein Jahr vergangen ist.

Zu Z 3 (§ 21c Abs. 4):

Zur Gewährleistung einer hohen Qualität der Schulung, wie sie für Kategorien sicherheitsrelevanter betrieblicher Tätigkeiten im Einzelnen im Verordnungsweg gemäß § 21 c Abs. 1 geregelt wird, ist in einem zusätzlichen Abs. 4 zu dieser Bestimmung vorgesehen, dass die Schulungseinrichtungen einer Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bedürfen. Die Voraussetzungen hinsichtlich des qualifizierten Ausbildungspersonals, der Ausbildungsmethode, des Ausbildungsinhaltes, der Ausbildungsunterlagen und der für Schulungszwecke erforderlichen Einrichtungen selbst sind wie bereits im § 21c Abs. 1 Z 3 vorgesehen in der Verordnung festzulegen.

Zu Z 4 (§ 24):

Im § 24 EisbG über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen wurde bisher die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 zitiert. Diese wurde mittlerweile durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates aufgehoben. Das Zitat der Verordnung im § 24 wird dementsprechend angepasst.

Zu Z 5 (§ 28 Abs. 4):

Bisher enthielt die Regelung über die vor einer Bewilligung zur dauernden Einstellung nötige Interessentensuche keine Angabe über den Zeitraum für eine solche Interessentensuche. Es soll einerseits im § 28 Abs. 4 EisbG ein Zeitraum von zumindest drei Monaten vorgegeben werden, wie er im Übrigen auch im deutschen Eisenbahnrecht vorgesehen ist, und andererseits wäre aus Gründen der Transparenz klarzustellen, dass die Interessentensuche als eine öffentliche durchzuführen ist.

Zu Z 6 (Entfall des § 28 Abs. 5):

Im Abs 5 des § 28 EisbG ist bisher im Zusammenhang mit der Regelung zur Bewilligung der dauernden Einstellung und der Verfahrensweise ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 enthalten. Die zitierte Verordnung wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates mittlerweile aufgehoben.

ben. Diese neue Verordnung enthält keine einschlägige Bestimmung mehr. Der Verweis im § 28 Abs. 5 ist somit gegenstandslos geworden und wird aufgehoben.

Zu Z 7 (§ 29 Abs. 1):

Nach bisheriger Rechtslage sind dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn aufzulassen. Im Falle einer dauernd betriebseingestellten öffentlichen Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellter Teile einer öffentlichen Eisenbahn kommt das Tatbestandsmerkmal „dauernd betriebseingestellt“ durch die erteilte Bewilligung nach § 28 Abs. 1, im Falle einer dauernd betriebseingestellten nicht-öffentlichen Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellter Teile einer nicht-öffentlichen Eisenbahn durch den Willen des Inhabers, die nicht-öffentliche Eisenbahn oder Teile derselben auf Dauer nicht mehr betreiben zu wollen, zum Ausdruck. Mit der nunmehr vorgesehenen Einfügung in den Gesetzestext soll klargestellt werden, dass die dauernde Einstellung des Betriebes einer öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahn (oder eines Teiles einer Eisenbahn) nicht die Verpflichtung ihres Inhabers begründen soll, die betriebseingestellte Eisenbahn (oder den betriebseingestellten Teil der Eisenbahn) unverzüglich aufzulassen, wenn sie oder einer ihrer Teile weiterhin Eisenbahnzwecken dienen sollen. Im Falle einer dauernd betriebseingestellten öffentlichen Eisenbahn könnten etwa Eisenbahnanlagen für den weiteren Betrieb als nicht-öffentliche Eisenbahn genutzt werden. Ansonsten ist jedoch bei einer dauernden Betriebseinstellung ein Auflassungsverfahren nötig. Die Pflicht, nötige Vorkehrungen gegen Schäden zu treffen, erstreckt sich auch auf den Inhaber.

Zu Z 8 (§ 29 Abs. 4):

Die in das EisbG eingefügte Regelung über die Auflassung folgte dem Vorbild dieser Verfahrensweise nach der Gewerbeordnung 1994. Wie dort soll auch im EisbG ausdrücklich verankert werden, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für eine öffentliche oder nicht-öffentliche Eisenbahn oder Teilen einer solchen Eisenbahn erst dann erlischt, wenn der die ordnungsgemäße Auflassung feststellende Bescheid rechtskräftig geworden ist. Die Wirkung des Erlöschens der Baugenehmigung für die aufgelassene öffentliche oder nicht-öffentliche Eisenbahn bzw. ihre Eisenbahnanlagen ist im Sachzusammenhang der Verfahrensweise nach dem EisbG erst mit dem Abschluss des Verfahrens zur Auflassung verbunden.

Zu Z 9 (§ 30 Abs. 3):

Die Regelung über den Umfang der Befugnisse eines Eisenbahnaufsichtsorgans ist schon bisher im EisbG enthalten. Sie soll an den bestehenden Abs. 1 und den geänderten Abs. 6 des § 162 angepasst werden.

Zu Z 10 (§ 30a):

Diese Bestimmung enthält die speziell für den Eisenbahnbereich vorgesehene Umsetzung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung von Gefahren mit gefährlichen Stoffen, ABI. Nr. L 10 vom 14. Jänner 1997 S 13, bei der inhaltlich auf die in der Gewerbeordnung 1994 vorhandene Umsetzungsregelung zurückgegriffen werden kann. Eine zusätzliche Umsetzungsbestimmung im EisbG erscheint geboten, zumal „Betriebe“ im Sinne dieser Richtlinie mit als Eisenbahnanlagen zu qualifizierenden „technischen Anlagen“ vor allem im Bereich von Anschlussbahnen vorliegen können.

Die Tatbestände gemäß Abs. 2, für welche die Regelung gemäß Abs. 1 nicht gilt, entsprechen den Tatbeständen, für welche die Richtlinie 96/82/EG gemäß deren Art. 4 nicht gilt. Das dort verwendete Tatbestandsmerkmal „zeitlich begrenzte Zwischenlagerung“, das nicht durch eine ziffernmäßige Begrenzung bestimmt wird, wurde dadurch bestimmbar eingegrenzt, dass die außerhalb eines Betriebes erfolgende zeitlich begrenzte Zwischenlagerung gefährlicher Stoffe auf einer Eisenbahn ausdrücklich im Zusammenhang mit der Beförderung auf der Eisenbahn stehen muss.

Zu Z 11 (§ 31h):

Nach dem Vorbild des § 359c Gewerbeordnung 1994 und des § 42a UVP-G 2000 soll das Recht eingeräumt werden, Eisenbahnvorhaben, mit deren Errichtung nach Rechtskraft eines Baugenehmigungsbescheides zulässigerweise begonnen wurde und deren Inbetriebnahme nach Rechtskraft eines Betriebsbewilligungsbescheides zulässigerweise erfolgte, falls der Baugenehmigungsbescheid auf Grund einer Beschwerde vom Verfassungs- oder dem Verwaltungsgerichtshof aufgehoben wird, längstens ein Jahr im Rahmen des aufgehobenen Baugenehmigungsbescheides weiter zu bauen und zu betreiben. Die vorgesehene Frist ermöglicht die nötigen Maßnahmen zur Sicherung bei Einstellung eines laufenden Baus bzw. Betriebes oder einen Ersatzbescheid zu erlassen.

Zu Z 12 (Entfall der Z 2 im § 32 Abs. 2):

Die Bestimmung über die Bauartgenehmigungsfreiheit für Reisezugwagen und Güterwagen enthält bisher unter anderem die Wendung, dass die Verfügungsberechtigten solcher Wagen ihren Sitz außerhalb Österreichs haben. Es wird ausdrücklich klargestellt, dass die Bauartgenehmigungsfreiheit solcher Wagen bei Vorliegen der anderen Voraussetzungen auch Verfügungsberechtigten mit Sitz in Österreich zukommt.

Zu Z 13 (§ 35 Abs. 1):

Gemäß § 34b EisbG muss mit jedem Antrag auf Erteilung der Betriebsbewilligung entweder eine Prüfbescheinigung oder eine Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person vorgelegt werden, und dies unabhängig davon, ob das Bauvorhaben unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt worden ist oder nicht. Die Prüfbescheinigung und die Erklärung sind gleichwertige Instrumente, die bei der Änderung des EisbG im Jahr 2006 ausgestaltet wurden. Sie sollten das Betriebsbewilligungsverfahren beschleunigen, indem die vorliegende Prüfbescheinigung bzw. die entsprechende Erklärung der Behörde als Beweis dafür dienen, dass der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprochen ist und somit im Regelfall ohne weitere Ermittlungen die beantragte Betriebsbewilligung erteilt werden kann.

Korrespondierend dazu soll im § 35 Abs. 1 generell die Bewilligungsvoraussetzung zur Erteilung einer Betriebsbewilligung für eine Eisenbahnanlage, für eine veränderte Eisenbahnanlage, für eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung oder für eine veränderte nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung klargestellt werden. Sie ist bisher differenzierend gefasst, je nachdem, ob ein Vorhaben unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt wurde oder nicht. Nach dem bisherigen Wortlaut im § 35 Abs. 1 war für den Fall, dass nicht unter der Leitung einer solchen Person ausgeführt wurde, ausdrücklich verlangt, dass das Vorhaben der Baugenehmigung entsprechend ausgeführt ist. Bescheinigt wird die Ausführung entsprechend der Baugenehmigung diesfalls mittels der Prüfbescheinigung gemäß § 34b. Wenn ein Vorhaben unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt wurde, muss die Erklärung als der gemäß § 34b vorgesehene Nachweis inhaltlich einer Prüfbescheinigung entsprechen. Sie muss also auch eine Erklärung über die Ausführung entsprechend der Baugenehmigung beinhalten. Auch wenn für den Fall der Ausführung eines Vorhabens unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person im § 35 Abs. 1 bisher die Ausführung entsprechend der Baugenehmigung nicht ausdrücklich verlangt wird, ist davon auszugehen, dass sie gesetzlich schon bisher auch in dem Fall vorausgesetzt wird. Die Regelung im § 35 Abs. 1 kann daher vereinfacht zusammengefasst werden, dass die Betriebsbewilligung zu erteilen ist, wenn die Ausführung der Baugenehmigung entspricht.

Zu Z 14 (§ 36 Abs. 1):

Es soll klargestellt werden, dass auch nicht genehmigungspflichtige Vorhaben, genauso wie genehmigungspflichtige Vorhaben, dem Stand der Technik entsprechend auszuführen sind. Ausnahmen vom Stand der Technik sind jedoch in der gleichen Weise zulässig wie bei genehmigungspflichtigen Vorhaben.

Zu Z 15 (§ 36 Abs. 4 Z 1):

Probe- und Messfahrten mit Schienenfahrzeugen können auch der Gewinnung von Daten dienen, die für die Erstellung von fachtechnischen Gutachten für das betreffende Schienenfahrzeug erforderlich sind. Diese fachtechnischen Gutachten sind einem Bauartgenehmigungsantrag für ein Schienenfahrzeug beizugeben (§ 32a Abs. 3 EisbG). Das derzeitige Erfordernis, dass solche Fahrten mit einem Schienenfahrzeug genehmigungsfrei durchgeführt werden dürfen, wenn ein Bauartgenehmigungsantrag für ein solches Schienenfahrzeug vorliegt, ist unter dem Blickwinkel, dass die Ergebnisse auch bereits für das Gutachten zum Bauartgenehmigungsantrag erforderlich sein können, zu eng gefasst und soll entfallen.

Zu Z 16 bis 19, 22, 32, 39 und 43 (§§ 37, 37b Abs. 1 und 2, 37c, 37d, 56, 75c, 162 Abs. 2 Z 6 und 163 Z 11):

Bei der Änderung des EisbG im Jahr 2006 wurde davon ausgegangen, dass für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen eine als „Sicherheitsbescheinigung Teil A und B“ bezeichnete Urkunde auszustellen ist. Danach wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 festgelegt, dass die als Sicherheitsbescheinigung bezeichnete Urkunde für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der EU gesondert als „Sicherheitsbescheinigung – Teil A“ und als „Sicherheitsbescheinigung – Teil B“ auszustellen ist. Der Wortlaut im EisbG wird an diese Terminologie angepasst. Die inhaltlichen Voraussetzungen für die Erlangung der Sicherheitsbescheinigungen bleiben aufrecht.

Zu Z 20 (§ 39c):

Bei der Einführung des § 39c lagen die Spezifikationen in Gestalt gemeinsamer Sicherheitsmethoden bezüglich des eisenbahnspezifischen Sicherheitsmanagementsystems noch nicht vor. Zwischenzeitig wurden sie von der Kommission erlassen. Der § 39c wird angepasst, indem aus dem Zertifikat konkret die Einhaltung der Vorgaben der §§ 39a und 39b und die Erreichung der Ziele gemäß § 39 (einschließlich Anwendung der Sicherheitsmethoden) ersichtlich sein muss und das Zertifikat von einer hierzu befugten akkreditierten Stelle auszustellen ist.

Zu Z 21 (§ 50 Abs. 4):

Die zur Verhängung von Verwaltungsstrafen zuständigen Behörden, die bildverarbeitende technische Einrichtungen verwenden, sollen auch gegenüber dem Eisenbahnunternehmen anordnen dürfen, wo derartige Einrichtungen einzurichten sind.

Zu Z 23 bis 26 und 29 (§§ 71 Abs. 3 bis 6, 72 Abs. 1 und 1a, § 73 Abs. 1):

Die derzeitige Frist von einem Monat für die Entscheidung über Zuweisung von Zugtrassen, die im Netzfahrplan berücksichtigt werden sollen, erscheint zu kurz, da erst vier Monate nach Ende der Begehrenseinbringungsfrist ein Netzfahrplanentwurf erstellt sein muss, zu dem wiederum eine Anhörungsfrist von einem Monat vorgesehen ist. Die Frist für die Entscheidung über die Zuweisung derartiger Zugtrassen wird daher in der Weise neu festgelegt, dass diese erst einen Monat nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme zum Netzfahrplanentwurf, und im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens zehn Arbeitstage nach dessen Abschluss endet. Letztere Frist beruht auf einer Empfehlung der Schienen-Control GmbH aufgrund ihrer Erfahrungen.

In Anlehnung an die bisherige Regelung, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind, innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens zu entscheiden sind, wird vorgesehen, dass Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, die mit derartigen Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zusammenhängen, ebenfalls innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens zu entscheiden sind, um nicht einen begehrten, kurzfristig geplanten Zugang zu einer ad-hoc Zugtrasse mangels zur Verfügung stehender sonstiger Leistungen zu behindern.

Wird den Begehren nicht innerhalb der Fristen entsprochen, steht den Zugangsberechtigten der Weg einer Beschwerde an die Schienen-Control Kommission offen.

Zu Z 27 und 30 (§§ 72 Abs. 2 und 73 Abs. 2):

In Anlehnung an die Terminologie im § 15f wird der Ausdruck „Unterlagen“ durch den Ausdruck „Angaben“ ersetzt.

Zu Z 28 und 31 (§§ 72 Abs. 4 und 73 Abs. 4):

Da nach den bisherigen Erfahrungen die Zuweisungsstellen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen, gegen die Beschwerden gerichtet sind, oft nicht in der Lage sind, die für eine Sachentscheidung erforderlichen Angaben innerhalb einer Frist von einer Woche zu machen, wird vorgesehen, dass die zweimonatige Entscheidungsfrist erst ab dem Zeitpunkt zu laufen beginnt, ab dem die angeforderten Angaben bei der Schienen-Control Kommission eingelangt sind.

Zu Z 33 (§ 78a Abs. 4):

Um der Schienen-Control GmbH die Erstellung des gemäß § 78 Abs. 4 zu erstellenden Berichtes zu erleichtern, wird vorgesehen, dass die Eisenbahnunternehmen auf Verlangen der Schienen-Control GmbH Auskünfte über die Kundenzufriedenheit zu erteilen haben. Dabei wird von den Eisenbahnunternehmen jeweils vorliegenden Daten über die Kundenzufriedenheit ausgegangen, um einen zusätzlichen Erhebungsaufwand zu vermeiden.

Zu Z 34 (§§ 86 bis 122):

§ 86: Im Abs. 1 wird zunächst in Umsetzung des Art. 1 Abs. 3 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehen, dass als Eisenbahnsystem in Österreich das Netz der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen schlechthin erfasst wird, ergänzt um die Anschlussbahnen zu und von Güterterminals und Häfen. Schon begrifflich nicht mit erfasst werden daher alle übrigen Anschlussbahnen, die nicht vernetzten Nebenbahnen und die Straßenbahnen einschließlich der U-Bahnen.

Der Abs. 2 enthält die Ausnahmen vom Anwendungsbereich des 8. Teiles, mit denen innerstaatlich von den Ausnahmetatbeständen in der Richtlinie Gebrauch gemacht werden soll. Die Z 1 und 2 enthalten die Ausnahmen mit Bezug auf die Infrastrukturen, die Z 3 bis 5 solche mit Bezug auf Schienenfahrzeuge und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Gemäß dem einleitenden Satzteil in Abs. 2 Z 1 und 2 erfassen die Ausnahmen jedenfalls nicht die vernetzten Nebenbahnen, die im transeuropäischen Verkehrsnetz ausgewiesen sind und als solche schon bisher vom Anwendungsbereich zur Interoperabilität erfasst sind.

Gemäß Abs. 2 Z 1 lit. a) bleiben im Sinne des Ausnahmetatbestandes in der Richtlinie auch funktional getrennte vernetzte Nebenbahnen ausgenommen, auf denen nur Personenbeförderungen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr erbracht werden „dürfen“. Dieses Kriterium erfüllen nur solche vernetzten Nebenbahnen, die laut Konzession auf diese Verkehrsfunktion beschränkt sind.

Gemäß Abs. 2 Z 1 lit. b) werden überdies Teilsysteme und die Erweiterung von Teilsystemen in dem Umfang, als sich diese Teilsysteme auf Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen beziehen, von solchen vernetzten Nebenbahnen ausgenommen, die zwar nicht bescheidmäßig auf die Personenbeförderung im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt sind, die aber bis einschließlich zum Stichtag 1. September 2011 nach den infrastrukturellen Merkmalen zur Betriebsführung auf die (Haupt)Funktion im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ausgelegt sind. Das können beispielsweise Bahnen sein, die nach ihren infrastrukturellen Merkmalen auf einen Betrieb im Personennah- und -regionalverkehr mit Schienenfahrzeugen besonderer Bauart ausgelegt sind. Auf den solcherart ausgenommenen vernetzten Nebenbahnen, auf denen dem Grunde nach der Zugang gemäß §§ 56 ff offen steht und aufrecht bleibt, dürfen neben ihrer Auslegung nach dem Hauptzweck für den örtlich eingegrenzten Personenverkehr auch einzelne Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr erbracht werden. Diese vernetzten Nebenbahnen sind als die Regionalbahnsysteme im Sinne des Ausnahmetatbestandes in der Richtlinie 2008/57/EG einzustufen.

Beim Abstellen des Tatbestandes auf die bestehenden Verhältnisse, wobei der Stichtag 1. September 2011 als der Stichtag für den Bestand vorgesehen ist, wird mit dem Begriff „Erweiterung von Teilsystemen“ vor allem an eine über die Umrüstung und Erneuerung eines Teilsystems hinausgehende Maßnahme gedacht, wie etwa eine den Bestand ergänzende Verlängerung der Eisenbahn um einen Abschnitt. Das Abstellen der Ausnahme auf den Bestand soll einerseits die für diesen nicht gebotenen und zumutbaren Belastungen vermeiden, andererseits mit Hilfe des Stichtages verhindern, dass die Ausnahme für den Bestand auch allfälligen künftigen Umbauten einer Eisenbahn in Richtung Reduzierung auf eine Betriebsführung für die Personenbeförderung im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zugute käme.

Gemäß Abs. 2 Z 2 werden Teilsysteme der vernetzten Nebenbahnen in dem Umfang, als sich diese Teilsysteme auf Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen beziehen, für künftige, über den Bestand hinaus gehende Maßnahmen nur unter einschränkenden Bedingungen vom Anwendungsbereich der Interoperabilität ausgenommen. Diese einschränkenden Bedingungen sind, dass eine Änderung oder Anpassung wirtschaftlich oder betrieblich unzumutbar wäre und dass gleichzeitig jedenfalls die gebotene Sicherheit auf andere Weise (als unter Anwendung der TSI) gewährleistet werden kann.

Die Ausnahmetatbestände gemäß Abs. 2 Z 1 und 2 setzen vorhandene vernetzte Nebenbahnen zum Zeitpunkt einer möglichen Anwendung des 8. Teiles voraus.

Das bedeutet, dass für allfällige Projekte, eine derartige Bahn neu zu bauen, grundsätzlich die Anwendung des 8. Teiles vorgesehen ist. Dabei besteht die allgemein nach dem 8. Teil zur Verfügung stehende Möglichkeit, einzelne begründete Ausnahmen von der Anwendung von TSI gemäß § 102 zu beantragen.

Gemäß Abs. 2 Z 3 werden die Teilsysteme (insbesondere Schienenfahrzeuge) und Komponenten ausgenommen, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen nur auf den in Z 1 und 2 angeführten vernetzten Nebenbahnen eingesetzt werden. Das ist also eine Ausnahme insbesondere für die Schienenfahrzeuge, die nur im Binnenverkehr auf den Fahrwegen dieser vernetzten Nebenbahnen eingesetzt werden.

Gemäß Abs. 2 Z 4 und 5 werden den diesbezüglichen Tatbeständen in der Richtlinie folgend auch Nostalgieschienenfahrzeuge und Schienenfahrzeuge zum lokal begrenzten Einsatz innerhalb vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegter lokaler und funktionell getrennter Bereiche ausgenommen. Bei letzteren ist vor allem an Schienenfahrzeuge zu denken, die zur Abwicklung des Verkehrs von und zu Anschlussbahnen oder für eisenbahnbetriebliche Hilfstätigkeiten eingesetzt werden. Die ausgenommenen Schienenfahrzeuge müssen nicht die Anforderungen an die interoperablen Schienenfahrzeuge erfüllen, auch wenn sie die vom Anwendungsbereich erfassten Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen im begrenzten Bereich benützen. Dabei müssen freilich die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen verlangten Vorkehrungen zur Wahrung der Sicherheit des Betriebes und Verkehrs auf seinem Fahrweg getroffen werden.

Die Ausnahmen bezüglich der vernetzten Nebenbahnen im Abs. 2 sind von Gesetzes wegen vorgesehen. Ob ein Ausnahmetatbestand erfüllt ist, wird im Einzelfall bezüglich der jeweiligen vernetzten Nebenbahn und anhand eines Bau- oder Änderungsvorhabens zu beurteilen sein. Die behördliche Zuständigkeit für die Nebenbahnen ist gemäß § 12 Abs. 2 Z 1 grundsätzlich dem Landeshauptmann zugeordnet.

Die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 3 dient dazu, wenn nötig eine gleichförmige Vollziehung des Ausnahmetatbestandes insbesondere in der Z 1 lit. b) des Abs. 2 sicherzustellen, indem die vernetzten Nebenbahnen mit entsprechenden Merkmalen im Einzelnen bezeichnet werden, auf deren Teilsysteme der 8. Teil nicht anzuwenden ist. Wie die Bezeichnung in der Verordnung erfolgt, bleibt dem Verordnungsweg überlassen. Das könnte etwa eine Auflistung der Bezeichnungen von Strecken oder Streckenteilen sein, oder auch eine Kartendarstellung. Sollten die maßgeblichen Merkmale einer Strecke geändert werden, wäre eine Anpassung der Verordnung nötig.

§ 87: Diese Bestimmung gibt die Zielsetzung des 8. Teiles des EisbG an, nämlich die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge innerhalb des österreichischen Eisenbahnsystems und mit dem übrigen Eisenbahnsystem der Europäischen Union.

§§ 88 bis 91, 93 und 95: Die Definition der Begriffe Interoperabilität, Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), Umrüstung, Erneuerung, grundlegende Anforderungen, Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme folgt dem Art. 2 der Richtlinie 2008/57/EG. Die grundlegenden Anforderungen sind die Bedingungen, denen jedenfalls das österreichische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten zu entsprechen haben. Die nähere Ausgestaltung dieser grundlegenden Anforderungen erfolgt für Teilsysteme durch die TSI und für Interoperabilitätskomponenten durch europäische Spezifikationen. Die TSI werden im Amtsblatt der Europäischen Union kundgemacht. Sie sind grundsätzlich unmittelbar anzuwenden, und zwar für die Ausgestaltung des österreichischen Eisenbahnsystems, für die Prüfung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, und die Ergebnisse fließen in die Prüfungsverfahren nach dem EisbG ein. In den §§ 90 und 91 wird mit den Definitionen unter Umrüstung in aller Regel eine kapazitätserweiternde Änderung, unter Erneuerung eine kapazitätserhaltende Ersatzmaßnahme erfasst sein.

§ 92: Als benannte Stellen im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG werden von der Europäischen Kommission in einer Liste veröffentlichte Stellen bestimmt, welche diese Stellen pro Staat ausweist. Eine Verpflichtung, für Prüfungen und Bewertungen, die in Österreich durchgeführt werden, gemäß Akkreditierungsgesetz in Österreich akkreditierte Stellen heranzuziehen, besteht demnach nicht.

§ 94: Entsprechend Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 2008/57/EG wird vorgesehen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der mit der Erstellung von TSI beauftragten Europäischen Eisenbahnagentur vorhandene Daten bereitzustellen hat. Die Eisenbahnunternehmen haben dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie derartige verfügbare Daten zur Verfügung zu stellen.

§ 96: Entsprechend der Vorgabe der Richtlinie 2008/57/EG wird das In-Verkehr-Bringen von Interoperabilitätskomponenten, die entweder den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, oder die trotz Vorliegens einer EG-Erklärung die Einhaltung grundlegender Anforderungen beeinträchtigen, verboten. Im letzteren Fall hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den freien Warenverkehr mit Komponenten gleichen Typs mit Verordnung – diese richtet sich vor allem an nicht näher bekannte Gewerbetreibende – zu verbieten. Mit der Überwachung ist im gegebenen Sachzusammenhang des In-Verkehr-Bringens von Komponenten – wobei es um eine anlassbezogene Missbrauchsaufsicht geht – die Bezirksverwaltungsbehörde betraut.

§ 97: Die Bewertung der Konformität oder gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten hat anhand der in den einschlägigen TSI angegebenen Verfahren zu erfolgen. Ist die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente gegeben, ist sie mit einer diese Tatsache ausweisenden Bescheinigung zu versehen.

§ 98: Die EG-Erklärung, die grundsätzlich vom Hersteller auszustellen ist, begründet die widerlegbare Vermutung, dass die Interoperabilitätskomponente den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht. Gegenstand und Inhalt der EG-Erklärung sind im Anhang IV der Richtlinie 2008/57/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

§ 99: Eine fehlerhafte EG-Erklärung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für ungültig zu erklären. Entsprechend der Richtlinie 2008/57/EG ist dies der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mitzuteilen.

§ 101: Die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist anhand anwendbarer TSI oder anhand einer von der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlichten Stellungnahme, mit der anwendbare TSI geändert werden, festzustellen. Solange solche TSI nicht existieren, oder existierende TSI gemäß § 102 für nicht anwendbar erklärt sind, ist diese anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

§ 102: Art. 9 der Richtlinie 2008/57/EG erlaubt es den Mitgliedstaaten der EU, bei bestimmten Vorhaben von der Anwendung bestimmter TSI abzusehen. Von dieser Ermächtigung wird hier Gebrauch gemacht. Ein solches vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu führendes Ausnahmegewilligungsverfahren für die Nichtanwendbarkeit der TSI im Einzelfall wird in der Regel auf Antrag des Eisenbahnunternehmens einzuleiten und mit der entsprechenden Unterlage zu begründen sein.

§ 103: Für jedes Teilsystem, für welches eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, hat der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter eine EG-Prüferklärung auszustellen. Vor Ausstellung der EG-Prüferklärung ist durch eine benannte Stelle eine EG-Prüfung durchzuführen. Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung der Interoperabilität des Teilsystems und seiner Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen.

§ 104: Inhalt und Umfang der EG-Prüfung sind detailliert im Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

§ 105: Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung ist eine gesetzliche Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsbewilligung, wenn ein Bauvorhaben oder ein Schienenfahrzeug bzw. geändertes Schienenfahrzeug für ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem bedingen. Setzt die Ausstellung einer EG-Prüferklärung für ein Teilsystem jedoch voraus, dass das Teilsystem eine Zeit lang in Betrieb genommen sein muss, und sind sonst alle Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung gegeben, so darf dieses Teilsystem einschließlich des fertig gestellten Bauvorhabens oder des Schienenfahrzeuges bzw. geänderten Schienenfahrzeuges für einen Zeitraum von höchstens einem Jahr in Betrieb genommen werden.

§ 106: In der Verwaltungspraxis einiger zentraleuropäischer Eisenbahnbehörden war ein Modell einer Zusammenarbeit im Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge entstanden, wenn einschlägige Anträge auch in den anderen Staaten eingebracht und anhängig waren. Diese Zusammenarbeit besteht vor allem darin, dass einzelne Ermittlungsergebnisse übernommen werden. So wird beispielsweise ein von einer nationalen Sicherheitsbehörde im Genehmigungsverfahren zu einem bestimmten Beweisthema aufgenommener Beweis wie das Gutachten eines Sachverständigen von den anderen nationalen Sicherheitsbehörden als Beweis des Vorliegens der Genehmigungsvoraussetzungen herangezogen. Eine solche Art von Zusammenarbeit floss auch in den Art. 26 Abs. 6 der Richtlinie 2008/57/EG ein. In dessen Umsetzung wird diese Regelung zur Zusammenarbeit nun auch im EisbG verankert.

§ 107: Die vorgesehene Unterrichtung an die Europäische Eisenbahnagentur ist vor allem deshalb notwendig und in der Richtlinie 2008/57/EG verpflichtend vorgesehen, um dieser eine Aktualisierung des europäischen Registers genehmigter Fahrzeugtypen zu ermöglichen.

§ 108: Schienenfahrzeuge, die dem 8. Teil unterliegen, haben mit einer europäischen Fahrzeugnummer versehen zu sein. Es gilt der Grundsatz, dass jedem Schienenfahrzeug nur eine einzige europäische Fahrzeugnummer zuzuweisen ist, wenn in den einschlägigen TSI nichts anderes vorgesehen ist. Verantwortlich dafür, dass ein Schienenfahrzeug mit einer europäischen Fahrzeugnummer versehen ist, ist dessen Halter. Für die Zuweisung einer europäischen Fahrzeugnummer in Österreich ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die zuständige Stelle.

§ 109: Grundsätzlich sind in Österreich eingesetzte Schienenfahrzeuge von ihrem Halter in das Einstellungsregister eintragen zu lassen. Der Halter hat auch Änderungen von Daten, die in dem für ein solches Schienenfahrzeug angelegten Datensatz im Einstellungsregister aufscheinen, ins Einstellungsregister eintragen zu lassen. Wird ein ins Einstellungsregister eingetragenes Schienenfahrzeug dauernd außer Betrieb genommen, hat der Halter für die Rücknahme von dessen Eintragung aus dem Einstellungsregister zu sorgen. Reisezugwagen und Güterwagen, die bereits in einem Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der EU oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind, sind derzeit von diesen Erfordernissen ausgenommen (siehe besondere Erläuterungen zu § 113).

§§ 110 und 111: Entsprechend Art. 35 der Richtlinie 2008/57/EG werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erstellung von Infrastrukturregistern, zu deren Aktualisierung und zu deren Veröffentlichung im Internet verpflichtet, in denen die Hauptmerkmale der Teilsysteme und deren Übereinstimmung mit in den TSI vorgesehenen Merkmalen darzustellen sind.

§§ 112: Bereits in Entsprechung der mittlerweile aufgehobenen Richtlinie 2004/50/EG wurde von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ein Einstellungsregister für Schienenfahrzeuge eingerichtet, die dasselbe auch führt und aktualisiert. Die Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit durch die Richtlinie 2008/110/EG normiert als Tatbestandsmerkmal für den Begriff des Halters und der Instandhaltungsstelle deren Eintragung in das Einstellungsregister für Schienenfahrzeuge. Dadurch erlangt das Einstellungsregister für Schienenfahrzeuge eine erhöhte rechtliche Bedeutung. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird in dem Zusammenhang auch ein spezifisches Weisungsrecht eingeräumt.

§ 113: Die Spezifikationen, denen das Einstellungsregister zu entsprechen hat, sind von der EU in der Entscheidung 2007/756/EG festgelegt worden. Derzeit werden gemäß dieser Entscheidung alle Triebfahrzeuge, die in Österreich auf den vom 8. Teil erfassten Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen, in das Einstellungsregister eingetragen. Die Reisezugwagen und Güterwagen werden der Entscheidung folgend nur eingetragen, wenn sie in Österreich auf den vom 8. Teil erfassten Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen und noch in keinem anderen Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über

den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind. Derartiges wird seitens der EU auch für Triebfahrzeuge angestrebt.

§ 114: Das Verfahren der Eintragung von Schienenfahrzeugen in das Einstellungsregister wird als ein verwaltungsverfahrensrechtliches Verfahren nach den Regelungen des AVG ausgestaltet. Als Berufungsinstanz soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig sein. Da der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie selbst keinen unmittelbaren Zugriff auf das Einstellungsregister hat, ist vorgesehen, dass gänzlich oder teilweise stattgebende Berufungen gegen Bescheide der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, mit denen eine Eintragung eines Schienenfahrzeuges oder gewisser Daten eines Schienenfahrzeuges (z. B. der Halter oder die Instandhaltungsstelle) zu Unrecht verweigert wird, die Verpflichtung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH vorzusehen haben, der Berufung im Umfang ihrer festgestellten Berechtigung zu entsprechen; diese Verpflichtung ist einer Vollstreckung zugänglich.

Die Eintragung und die Änderung einer Eintragung in das Einstellungsregister oder die Rücknahme einer Eintragung aus dem Einstellungsregister ist vom Halter zu beantragen. Der Antrag hat dem in der Entscheidung 2007/756/EG vorgesehenen Formblatt zu entsprechen und alle in diesem Formblatt vorgesehenen Angaben zu enthalten. Im Ermittlungsverfahren ist die Richtigkeit der im Antrag des Halters gemachten Angaben zu ermitteln. Dem Antrag wird durch antragsgemäße Eintragung, Änderung einer Eintragung oder Rücknahme einer Eintragung stattgegeben. Die Erlassung eines Bescheides ist nicht erforderlich. Damit der Antragsteller von der stattgebenden Erledigung seines Antrages Kenntnis erlangt, ist ihm ein Auszug aus dem Einstellungsregister zuzustellen. Die Erlassung eines Bescheides wird erforderlich, wenn dem Antrag des Halters nicht oder nicht vollständig stattgegeben wird. Gegen einen derartigen Bescheid kann Berufung erhoben werden.

§ 115: Geregelt wird, wer Auskünfte über die im Einstellungsregister enthaltenen Daten und Angaben zu welchem Zweck erhalten darf. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat zu gewährleisten, dass solche Auskünfte einerseits erteilt werden und andererseits die Auskunftserteilung datenschutzrechtlich zulässig ist.

Sind im Einstellungsregister Schienenfahrzeuge eingetragen, die auch in Einstellungsregistern anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind, so hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH von ihr im Einstellungsregister vorgenommene Datenänderungen, Abwrackungen eingetragener Schienenfahrzeuge und getroffene Entscheidungen, Schienenfahrzeuge nicht mehr länger im Einstellungsregister zu erfassen, den andern Registerführern anzuzeigen.

§ 116: Halter ist, wer im nationalen Einstellungsregister eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum als solcher eingetragen ist. Dies kann der Eigentümer eines Schienenfahrzeuges oder ein anderwärtig über das Schienenfahrzeug Verfügungsberechtigter sein, jedoch nur dann, wenn das Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel benutzt werden soll.

§ 117: Ein Halter hat für die Instandhaltung der von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuge eine Instandhaltungsstelle zuständig zu machen. Instandhaltungsstelle kann sowohl der Halter für die von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuge selbst sein, als auch ein von ihm beauftragter Dritter. Ob nun der Halter und der Dritte als Instandhaltungsstelle zuständig sind, beide müssen die an Instandhaltungsstellen gestellten Anforderungen erfüllen können. Die Instandhaltungsstelle für ein bestimmtes Schienenfahrzeug muss aus dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz in einem nationalen Einstellungsregister eines Mitgliedsstaates der EU oder eines Vertragspartners des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ersichtlich sein.

§ 118: Der Halter hat jedem von ihm gehaltenen und in das inländische Einstellungsregister eingetragenen Schienenfahrzeug eine Instandhaltungsstelle zuzuweisen und diese ebenfalls im nationalen Einstellungsregister eintragen zu lassen.

§ 119: Die Instandhaltungsstelle, die einem Schienenfahrzeug im Einstellungsregister zugewiesen wird, ist die zuständige Stelle für dessen Instandhaltung. Sie kann die Instandhaltung selbst durchführen oder durch Werkstättenbetreiber durchführen lassen.

§ 120: Jede Instandhaltungsstelle, sei es der Halter selbst in seiner Funktion als Instandhaltungsstelle oder ein vom Halter beauftragter Dritter, hat ein Instandhaltungssystem einzurichten. Dies soll gewährleisten, dass sich die Schienenfahrzeuge, für deren Instandhaltung die Instandhaltungsstelle zuständig ist, in einem betriebssicheren Zustand befinden. Weiters hat die Instandhaltungsstelle dem Halter die Vorführung des Schienenfahrzeuges zur Instandhaltung innerhalb einer Frist von acht Wochen aufzutragen, wenn

Instandhaltungsmaßnahmen gemäß den Instandhaltungsbestimmungen und den Instandhaltungsunterlagen erforderlich sind.

§ 121: Das Instandhaltungssystem für Güterwagen hat den von der Europäischen Kommission vorzuziehenden Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems zu entsprechen. Gemäß Art. 14a Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG hätte die Kommission diese Spezifikation bis 24. Dezember 2010 erlassen sollen. Sie wurde jedoch erst mit der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 im ABl. Nr. L 122/22 vom 11. Mai 2011 kundgemacht. Die gemäß dieser Verordnung erfolgte Zertifizierung des Instandhaltungssystems einer Instandhaltungsstelle für Güterwagen wird durch die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung ausgewiesen, die entweder von einer akkreditierten Stelle mit Sitz in Österreich oder einer Stelle mit Sitz außerhalb Österreichs auszustellen ist, wenn letztere in ihrem Sitzstaat für die Durchführung einer derartigen Zertifizierung berechtigt ist.

Um Kenntnis vom Widerruf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung zu erlangen, hat dies deren Aussteller der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH in ihrer Eigenschaft als Führerin des nationalen Einstellungsregisters bekannt zu geben. Dies deshalb, da die Instandhaltungsstelle für Güterwagen im Einstellungsregister eingetragen ist. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat wiederum die Halter zu verständigen, die eine solche Instandhaltungsstelle mit der Durchführung der Instandhaltung beauftragt haben. Ist die von einem Widerruf betroffene Instandhaltungsstelle für Güterwagen ein Eisenbahnunternehmen, ist zusätzlich die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung – Teil A und der Sicherheitsgenehmigung zuständige Behörde zu unterrichten.

Im Übrigen sind die ausführenden Regelungen aus der Verordnung unmittelbar anzuwenden. Da Art. 12 dieser Verordnung zahlreiche Übergangsregelungen enthält, bedarf es für die Einführung der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung keiner nationalen Übergangsregelungen. Diese Regelungen der EU-Verordnung sind unmittelbar anzuwenden und dürften im EisbG gar nicht umgesetzt werden.

Diese Regelungen überlassen es im Übrigen den Zweckmäßigkeitserwägungen des jeweiligen Eisenbahnunternehmens, das auch Instandhaltungsstelle für Güterwagen ist, ob es das Sicherheitsmanagementsystem und das Instandhaltungssystem für Güterwagen zeitgleich oder zeitlich hintereinander durch die gleiche Zertifizierungsstelle oder auch durch die parallele Heranziehung verschiedener Zertifizierungsstellen zertifizieren lässt.

§ 122: Art. 7 Abs. 8 der unmittelbar anzuwendenden Verordnung (EU) Nr. 445/2011 regelt eine die bisherige Rechtslage ergänzende Vorgangsweise für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung – Teil A und eine die bisherige Rechtslage ergänzende Vorgangsweise für die Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung, je nachdem, ob das Eisenbahnunternehmen Güterwagen selbst instand hält oder einen Dritten damit beauftragt. Da das Vorliegen oder Nichtvorliegen einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung aus der Sicherheitsbescheinigung – Teil A ersichtlich sein soll, wurde auch die Verordnung (EG) Nr. 653/2007 mit der Erlassung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 in der Form abgeändert, dass ein neues Muster einer Sicherheitsbescheinigung – Teil A eingeführt wurde, in welchem das Vorliegen oder Nichtvorliegen einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung ersichtlich gemacht ist. Auch diese Regelungen aus einer EU-Verordnung sind unmittelbar anzuwenden und dürften im EisbG gar nicht umgesetzt werden.

Da die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 jedoch keine unmittelbar anwendbare Regelung darüber enthält, wie innerstaatlich vorzugehen ist, wenn einem Eisenbahnunternehmen die ausgestellte Instandhaltungsstellen-Bescheinigung von der ausstellenden Stelle widerrufen wird, wird innerstaatlich darüber hinaus vorgesehen, dass das Eisenbahnunternehmen eine Aktualisierung der nun nicht mehr zutreffenden Angaben in der Sicherheitsbescheinigung – Teil A bzw. in der Sicherheitsgenehmigung zu beantragen hat. Die Aktualisierung hat im Ergebnis eine Neuausstellung der Sicherheitsbescheinigung – Teil A bzw. der Sicherheitsgenehmigung zur Folge. Mit Zustellung der neu ausgestellten Sicherheitsbescheinigung – Teil A bzw. der neu ausgestellten Sicherheitsgenehmigung sind die nicht mehr aktuelle Sicherheitsbescheinigung – Teil A bzw. die nicht mehr aktuelle Sicherheitsgenehmigung der Behörde unverzüglich, d.h. ohne schuldhaftes Zögern, auszuhändigen.

Zu Z 35 (§ 125 Abs. 1):

Durch den gänzlichen Entfall der bisherigen Begriffsbestimmungen für das „österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ und das „konventionelle österreichische Eisenbahnsystem“ in den §§ 88 und 104 ist es erforderlich, nunmehr im § 125 Abs. 1 diejenigen Haupt-, Nebenbahnen oder Teile derselben anzugeben, die bisher in den §§ 88 und 104 angeführt waren.

Zu Z 36 (§ 126 Abs. 3):

Ein Triebfahrzeugführer, der für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den vom 9. Teil erfassten Eisenbahnen keiner Befugnis nach der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, bedarf, hat über erforderliche Streckenkenntnisse zu verfügen. Dass derartige Kenntnisse gegeben sein müssen, kann schon bisher aus der allgemeinen Regelung über Vorkehrungen im § 19 Abs. 3 EibG abgeleitet werden, wird aber nun im § 126 Abs. 3 ausdrücklich verankert.

Zu Z 37 und 38 (§§ 158 Z 6 und 161 Z 4):

Nach bisheriger Rechtslage hat nur die Schienen-Control GmbH das Recht auf Auskunft über Daten aus dem Fahrerlaubnis-Register und dem Bescheinigungs-Register. Da jedoch die Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über eine Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, zuständige Behörde ist, wäre auch ihr unmittelbar das Recht auf Auskunft über Daten aus diesen beiden Registern einzuräumen, auch wenn der Schienen-Control GmbH gesetzesgemäß die Aufgabe der Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt.

Zu Z 40 und 41 (§ 162 Abs. 3):

Mit der VStG-Novelle 1987, BGBl. Nr. 516, ist an die Stelle des bisherigen Begriffes „Arrest“ der Begriff „Freiheitsstrafe“ getreten. Diese Begriffsänderung wird im EibG ausdrücklich berücksichtigt.

Zu Z 42 (§ 162 Abs. 6):

Die §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47a und 47b sowie die aufgrund des § 49 erlassene (Eisenbahn-Kreuzungs)Verordnung, an deren Vollziehung die Bundespolizei angesichts ihrer Aufgabenstellungen mitzuwirken hat, bleiben im einleitenden Satzteil des § 162 Abs. 6 aufgezählt. Entbehrlich in dieser Aufzählung erscheint der zusätzliche Hinweis auf die in einer Verordnung nach § 47c erlassenen Vorschriften. Eine solche Verordnung über nähere Bestimmungen des gebotenen Verhaltens wurde zwar noch nicht erlassen, ist aber gesetzesgemäß vorgesehen. Abgesehen von der Mitwirkung der Bundespolizei gemäß § 162 Abs. 6 ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass der Überwachung vor Ort nach Maßgabe der Vorgaben im § 30 die Eisenbahnaufsichtsdienste dienen.

Zu Z 44 (§ 165):

Die Strafbestimmung für Übertretungen der gesetzlichen Regelungen des 8. Teiles wird neu erlassen. Zusätzlich zur den bisherigen Tatbeständen im Zusammenhang mit der Interoperabilität werden Verwaltungsstraftatbestände für die Nichtbeachtung der gesetzlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen eingeführt.

Zu Z 45 (§ 170):

Wie in den für den Eisenbahnbereich relevanten unionsrechtlichen Richtlinien regelmäßig gefordert, werden im EibG die Richtlinien zitiert, die durch dieses Gesetz innerstaatlich umgesetzt sind.

Zu Z 46 (§ 171):

Infolge der Aufhebung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG ist der bisherige Verweis auf die Anhänge dieser Richtlinien in den Abs. 2 und 3 des § 171 gegenstandslos geworden. Diese Absätze können daher aufgehoben werden.

Zu Z 47 (Entfall der Abs. 4, 5, 6, 7 und 21 im § 175):

Die Absätze 4, 5, 6, 7 und 21 sind nach dem Ablauf der darin enthaltenen Zeitpunkte obsolet geworden und können aufgehoben werden.