

Vorblatt

Problem:

Im Gemeinschaftsrecht wurden die Regelungen für den Eisenbahnbereich in einem so genannten dritten Eisenbahnpaket weiterentwickelt. Es enthält eine Richtlinie bezüglich der Triebfahrzeugführer und eine zur weiteren Marktöffnung für den Personenverkehr, sowie flankierend dazu eine Verordnung zu den Rechten und Pflichten der Fahrgäste. Sowohl diese Verordnung als auch die Richtlinien erfordern innerstaatliche gesetzliche Regelungen.

Ziel:

Das Eisenbahngesetz 1957 (kurz: EisbG) ist entsprechend den Vorgaben der beiden Richtlinien aus dem dritten Eisenbahnpaket anzupassen. Zur Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sind die innerstaatlichen Bestimmungen über Ausnahmen sowie zur Durchsetzung zu treffen. Darüberhinaus soll die gesetzliche Grundlage für die Erlassung von Ausbildungsverordnungen ergänzt werden.

Inhalt/Problemlösung:

Zur Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr werden ergänzende Regelungen vorgesehen; zusätzlich wird eine innerstaatliche Regelung vorgeschlagen, die speziell den Personen, die regelmäßig mit Jahreskarten die Bahn benützen, zugute kommt. Zur Umsetzung der Richtlinien werden die Ausbildung und die Befugnisse der Triebfahrzeugführer für den Bereich des interoperablen Eisenbahnsystems geregelt und die Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr erweitert. Im Zusammenhang mit dem Ausbildungswesen für Eisenbahnbedienstete soll die gesetzliche Verordnungsermächtigung ergänzt werden, und es sind einige weitere Adaptionen im Eisenbahngesetz in Detailbestimmungen vorgesehen.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

– Finanzielle Auswirkungen:

Einzelne vorgesehene gesetzliche Änderungen werden bei der Vollziehung jährliche Auswirkungen auf den Bundeshaushalt haben, deren abgeschätzte Werte im Folgenden dargestellt sind (vgl. im allgemeinen Teil der Erläuterungen).

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

– Auswirkungen auf Informationspflichten:

Eine neue richtliniengemäße Informationsverpflichtung für Triebfahrzeugführer führt zu einer Vermehrung der Verwaltungskosten (vgl. im allgemeinen Teil der Erläuterungen).

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Durch das Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sowie das Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und die diesbezüglichen Bestimmungen in der Novelle zum Eisenbahngesetz 1957 wird der Schutzstandard der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr beträchtlich angehoben.

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Kompatibel mit dem EU-Recht. Zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 dürfen Regelungen über Ausnahmen und müssen Regelungen über die Durchsetzung und die Sanktionen getroffen werden. Die Richtlinien des dritten Eisenbahnpakets werden voll umgesetzt.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Europäische Union hat die gemeinschaftsrechtliche Regulierung für den Eisenbahnbereich nach der Abfolge mehrerer Regelungsetappen in einem dritten Eisenbahnpaket weiterentwickelt. Nachdem sich die vorangegangenen Regelungsetappen schwerpunktmäßig auf den Güterverkehrsmarkt bezogen, geht es im vorliegenden dritten Eisenbahnpaket primär um den Personenverkehr und die Triebfahrzeugführer.

Im Einzelnen geht es um die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, um die Richtlinie 2007/58/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, und um die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen.

Alle drei neuen Rechtsgrundlagen aus diesem dritten Eisenbahnpaket erfordern innerstaatlich gesetzliche Maßnahmen, die im vorliegenden Entwurf in den Art. 1 bis 3 vorgesehen sind.

Zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007:

Die Verordnung regelt die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Zuge einer Beförderung im Eisenbahn-Personenverkehr. Die Bestimmungen der neuen Verordnung sind innerstaatlich unmittelbar anzuwenden, und das ab ihrem In-Kraft-Treten 24 Monate nach der Kundmachung im Amtsblatt der EU (ABl. L 315 vom 3.12.2007) am 3. Dezember 2009. Dennoch erfordert die gemeinschaftsrechtliche Verordnung ergänzend und flankierend gewisse innerstaatliche gesetzliche Bestimmungen zur Durchsetzung und über Sanktionen, die in dem im Entwurf als Art. 1 vorliegenden Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und im Eisenbahngesetz 1957 getroffen werden sollen.

Der Anwendungsbereich der Verordnung erfasst dem Grunde nach alle Eisenbahnfahrten und –dienstleistungen, die von einem nach der Richtlinie 95/18/EG genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden, und nicht (wie ursprünglich im Kommissionsvorschlag vorgesehen) nur für Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Verordnung regelt schwerpunktmäßig eine Entschädigung bei großen Verspätungen, die Haftung der Unternehmen für die Fahrgäste und deren Gepäck, den Transport von Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen. Inhaltlich wurden in der Verordnung bzw. in deren Anhang I zunächst die einschlägigen Regelungen aus dem bisher bestehenden internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht übernommen. Das sind die Regelungen aus den Rechtsvorschriften des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF idF des Protokolls 1999), Anhang A – CIV, der Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen beinhaltet. Zusätzlich enthält die Verordnung weitere und neue Tatbestände von Rechten und Pflichten der Fahrgäste, wie z. B. insbesondere die Regelung über die Fahrpreisentschädigungen bei Verspätungen.

In den Anwendungsbereich auf Eisenbahnfahrten und –dienstleistungen von Eisenbahnunternehmen nach der Richtlinie 95/18/EG fallen in Österreich die Eisenbahnverkehrsunternehmen nach dem EISbG. Da eine umfassende Anwendung auf alle Beförderungen dieser Unternehmen über den grenzüberschreitenden Verkehr hinaus auch im innerstaatlichen Fern- und Nahverkehr zu Schwierigkeiten führen könnte, wurden in der Verordnung den Mitgliedstaaten einige Ausnahmemöglichkeiten eingeräumt. Von einigen Kernbestimmungen der Verordnung abgesehen können innerstaatlich solche Ausnahmen für den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr und darüber hinaus befristet auch für den inländischen Fernverkehr gewährt werden. Von den Ausnahmemöglichkeiten österreichischerseits soweit wie nötig Gebrauch zu machen, dies ist im Bundesgesetz in Art. 1 des Gesetzesvorhabens geregelt.

Die Rechte und Pflichten aus der Verordnung sind inhaltlich solche privatrechtlicher Natur. Sie können nötigenfalls vor den Zivilgerichten durchgesetzt werden. Um den Gerichtsweg nach Möglichkeit von vornherein zu vermeiden und gleichzeitig eine nach der Verordnung gebotene Beschwerdemöglichkeit über die Beschwerdestellen der Unternehmen hinaus einzurichten, also bei einer staatlichen Beschwerdestelle, wird eine solche Beschwerdemöglichkeit bei der Regulierungsbehörde vorgesehen. Es soll in einem Schlichtungsverfahren bei der Schienen-Control GmbH möglichst eine einvernehmliche Lösung von Beschwerdefällen erreicht werden. Diese Regulierungsbehörde ist schon bisher mit der Aufgabe der Behandlung von Kundenbeschwerden gemäß § 78a EISbG betraut. Weiters ist auch eine

Missbrauchsaufsicht über die Entschädigungsbedingungen durch die Schienen-Control Kommission vorgesehen.

Zur Richtlinie 2007/58/EG:

Diese Richtlinie sieht eine Ausweitung der Zugangsrechte für Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr vor. Diese Zugangsrechte können eingeschränkt werden, wenn ein solcher Zugang das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährden würde. Weiters ist die Verlängerung von Rahmenregelungen um den gleichen wie den ursprünglichen Zeitraum zulässig, wobei Verlängerungen von über fünf Jahren zu rechtfertigen sind.

Das EisbG soll richtliniengemäß angepasst werden. Dabei soll von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einzuschränken, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet würde.

Zur Richtlinie 2007/59/EG:

Die im Zuge des zweiten und jetzt auch des dritten Eisenbahnpaketes erweiterten Zugangsrechte von Eisenbahnverkehrsunternehmen werden zu einer Zunahme des grenzüberschreitenden Einsatzes von Triebfahrzeugführern führen. Eine von der Kommission im Jahre 2002 durchgeführte Studie hat erhebliche Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern zu Tage gebracht. Diese einzelstaatlichen Unterschiede werden mit der Richtlinie 2007/59/EG, die gemeinschaftsrechtliche Regelungen über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern enthält, beseitigt.

Die Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugführern auf Haupt-, Neben- und Anschlussbahnen ist derzeit auf Grundlage des EisbG in der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, im Einzelnen geregelt. Anstelle der durch die erfolgreiche Ablegung der Triebfahrzeugführerprüfung erworbenen Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen, die zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und zum österreichischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, sollen nach den Vorgaben der neuen EG-Richtlinie die Fahrerlaubnis, ein Rechtsakt der Hoheitsverwaltung, und die Bescheinigung, ein zivilrechtlicher Rechtsakt des Eisenbahnunternehmens, treten. Die neuen Regelungen über Triebfahrzeugführer sind als neuer 9. Teil im EisbG vorgesehen.

Mit der Fahrerlaubnis wird insbesondere beurkundet, dass der in ihr angeführte Inhaber über die zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen erforderliche physische und arbeitspsychologische Eignung sowie die allgemeinen Fachkenntnisse zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt. Die Fahrerlaubnis wird in Form einer Urkunde ausgestellt, ist Eigentum des Inhabers und gilt in den Staaten, die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind. Zuständig für die Ausstellung der Fahrerlaubnis ist in erster Instanz die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Gegen Entscheidungen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist die Möglichkeit der Einbringung einer Berufung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorgesehen. Diese neue Aufgabe der Gesellschaft soll gemäß Art. 3 auch im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz (SCHIG) verankert werden. Subsidiär ist vorgesehen, Eisenbahnunternehmen für ihre Eisenbahnbediensteten die Zuständigkeit in bestimmten Fahrerlaubnis-Angelegenheiten unter bestimmten Voraussetzungen übertragen zu können.

In der Bescheinigung wird ausgewiesen, auf welchen Eisenbahnen und mit welchen Triebfahrzeugklassen deren Inhaber tatsächlich Triebfahrzeuge selbständig führen und bedienen darf. Deren Ausstellung durch das Eisenbahnunternehmen, dem der Inhaber der Bescheinigung angehört, setzt das Vorliegen schienenfahrzeugbezogener und schienenbahnbezogener Fachkenntnisse einschließlich der notwendigen Sprachkenntnisse voraus. Die Bescheinigung ist Eigentum des ausstellenden Eisenbahnunternehmens. Sie erlischt, wenn das Dienstverhältnis des Eisenbahnunternehmens mit dem Bescheinigungsinhaber beendet wird.

Wer eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung erwerben will, hat eine Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zu besuchen. Deren Besuch hat der Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung mittels einer Teilnahmebestätigung zu dokumentieren.

Ob die allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen, die schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse vorliegen, ist in Zeugnissen zu dokumentieren, die von sachverständigen Prüfern auszustellen sind, welche mit

Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt sind und in einem Verzeichnis geführt werden.

Zur Beurteilung, ob die physische Eignung und die arbeitspsychologische Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen vorliegen, sind im Falle der physischen Eignung Gutachten durch Arbeitsmediziner oder arbeitsmedizinische Stellen, im Falle der arbeitspsychologischen Eignung Gutachten von hierfür besonders weitergebildeten klinischen Psychologen oder Gesundheitspsychologen einzuholen.

Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung hat der Betreiber einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung Zugang zu dieser Einrichtung zu gewähren. Kommt ein Vertrag über einen solchen Zugang nicht zustande, kann Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erhoben werden, welche dann über die Gewährung eines solchen Zuganges entscheidet.

Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat dem ihn einsetzenden Eisenbahnunternehmen und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH in regelmäßigen Abständen nachzuweisen, dass seine Eignung und Kenntnisse überprüft worden sind.

Das Eisenbahnunternehmen hat in regelmäßigen Abständen zu prüfen, ob der Inhaber einer von ihm ausgestellten Bescheinigung noch über die hierfür erforderlichen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse verfügt.

Für alle in Österreich erstellten Fahrerlaubnisse einschließlich deren Aktualisierung, Duplizierung, Aussetzung sowie Entziehung und für die Dokumentation des Ergebnisses der Überprüfungen des Vorliegens der Eignung und der allgemeinen Kenntnisse ist ein Fahrerlaubnis-Register von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einzurichten und zu führen.

Für alle von Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich ausgestellten Bescheinigungen einschließlich deren Aktualisierung, Duplizierung, Aussetzung sowie Entziehung und für die Dokumentation des Ergebnisses der Überprüfungen des Vorliegens der schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und der schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse ist von jedem eine Bescheinigung ausstellenden Eisenbahnunternehmen oder von einer von einem solchen beauftragten Stelle ein Bescheinigungs-Register einzurichten und zu führen.

Bereits bei der Vorbereitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Triebfahrzeugführer wurde über die Einbeziehung auch gewisser anderer Gruppen wie des Zugbegleitpersonals beraten, eine gemeinschaftsrechtliche Regelung wurde aber vorerst verschoben.

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).

Kosten:

1. Fahrgastrechte

a) Das im Art. 1 vorgeschlagene Bundesgesetz hat keine Auswirkungen gemäß § 14 Bundeshaushaltsgesetz auf Einnahmen oder Ausgaben im Bundeshaushalt.

b) Was die durch das in Art. 1 vorgeschlagene Bundesgesetz zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 14a Bundeshaushaltsgesetz aufgrund neuer Informationsverpflichtungen anlangt, werden durch das vorgeschlagene Bundesgesetz keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen verursacht. Es sind im Gesetzentwurf zwar einzelne neue Informationspflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgesehen, wie die Erstellung und Veröffentlichung der Entschädigungsbedingungen sowie die Information der Fahrgäste beim Verkauf von Jahreskarten über ihre Rechte und Pflichten. Dabei handelt es sich inhaltlich nicht um Dauerleistungen, sondern um Einzelmaßnahmen mit einem hohen Anteil an Sowieso-Kosten, und die Kosten für die Erfüllung der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen zusätzlichen Informationspflichten sind nicht in einer die Bagatellgrenze (§ 5 Abs. 2 der Standardkostenmodell-Richtlinien) überschreitenden Höhe zu erwarten.

2. Triebfahrzeugführer

a) Die im Art. 2 vorgeschlagenen Änderungen zum Eisenbahngesetz 1957 haben Auswirkungen gemäß § 14 Bundeshaushaltsgesetz auf Einnahmen oder Ausgaben im Bundeshaushalt.

- Für die Vollziehung der Triebfahrzeugführeragenden und der Ausbildungsagenden, wie sie bisher im Bereich der Eisenbahnunternehmen wahrgenommen wurden und nun nach den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben im 9. Teil des EisbG neu geregelt werden, indem einige

Aufgaben künftig zur behördlichen Wahrnehmung übertragen werden, werden für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständige (Sicherheits)Behörde Kosten in der Höhe von 69 272 Euro pro Jahr anfallen. Sie entspringen dem personellen Mehrbedarf im Ausmaß von zumindest einer Person der Verwendungsgruppe A1, die ausschließlich mit der Vollziehung der aufgrund der Umsetzung der EG-Richtlinie zusätzlichen behördlichen Aufgaben betraut werden muss.

- Dem vorliegenden Gesetzentwurf zufolge sind weiters für eine Aufgabenwahrnehmung in Angelegenheiten der Fahrerlaubnis und für die Errichtung, Führung und Aktualisierung des Fahrerlaubnis-Registers bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abgeschätzte Kosten in folgender Höhe zu erwarten:
 - 406 000 Euro für die Aufbauphase in den Jahren 2010 bis 2012, welche sich zusammensetzen aus Personalkosten von 336 000 Euro für zwei Personen (2 x 56 000 Euro x 3 Jahre) sowie Sachkosten (insbesondere IT) von 70 000 Euro,
 - 188 000 Euro pro Jahr für den Betrieb in den folgenden Jahren, welche sich zusammensetzen aus Personalkosten von 168 000 Euro für drei Personen (3 x 56 000 Euro) sowie Sachkosten (insbesondere IT und Druck) von 20 000 Euro.

Die bei der Gesellschaft anfallenden Kosten sind gemäß § 6 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes vom Bund zu ersetzen.

Was die den Ausgaben gegenüber zu erwartenden Einnahmen anlangt, wird davon ausgegangen, dass für die zusätzlichen Aufgaben Tatbestände von Verwaltungsabgaben bzw. Kostenbeiträgen geschaffen werden. Hiefür ist jeweils der Verordnungsweg vorgegeben.

- b) Was die durch die in Art. 2 vorgeschlagenen Änderungen zum Eisenbahngesetz 1957 zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 14a Bundeshaushaltsgesetz aufgrund neuer Informationsverpflichtungen anlangt, wird eine Auswirkung auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen verursacht. Durch diese neue Informationsverpflichtung ist insgesamt eine Belastung von 1 800 Stunden pro Jahr und eine Belastung der direkten Kosten von 159 000 Euro pro Jahr vorgesehen. Die Belastung entsteht dabei dadurch, dass nun eine Antragstellung bzw. Ausstellung einer Fahrerlaubnis bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH notwendig ist, wobei von durchschnittlich 600 Anträgen pro Jahr ausgegangen wird.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr)

Zu § 1:

Der Anwendungsbereich für die neuen Rechte und Pflichten der Fahrgäste ergibt sich zunächst aus der unmittelbar anzuwendenden Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Sie soll über den grenzüberschreitenden Verkehr hinaus nicht ausnahmslos auch im jeweiligen innerstaatlichen Verkehr der Staaten zur Anwendung kommen, nachdem in der Verordnung selbst Ausnahmemöglichkeiten für die einzelnen Staaten für den jeweiligen innerstaatlichen Verkehr eingeräumt wurden. Dies deshalb, weil die Bestimmungen in der Verordnung inhaltlich eher nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr bzw. den Fernverkehr ausgerichtet wurden und auf die Besonderheiten im Nahverkehr kaum Bedacht nehmen. Von den Ausnahmen dürfte auch in den Mitgliedstaaten regelmäßig Gebrauch gemacht werden, und das wahrscheinlich in unterschiedlichem Ausmaß. Österreichischerseits wird nach der Regelung im vorliegenden § 1 keine Ausnahme für den Fernverkehr vorgeschlagen, für den Stadtverkehr eine generelle Ausnahme, und für den Regionalverkehr eine nur soweit wie nötig.

Die Verordnung selbst ist dem Grunde nach auf Eisenbahnfahrten und –dienstleistungen eines nach der Richtlinie 95/18/EG genehmigten Eisenbahnunternehmens anzuwenden, das sind nach dem EisbG in Österreich die Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie sie den Verkehr auf den Haupt- und vernetzten Nebenbahnen erbringen. Unternehmen, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden, besitzen in der Regel keine Genehmigung nach der Richtlinie 95/18/EG und sind daher vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht erfasst. Eisenbahnunternehmen wie diejenigen, die Straßenbahnen betreiben, sind ebenfalls schon dem Grunde nach nicht erfasst. Der Anwendungsbereich der Verordnung erfasst somit dem Grunde nach die Eisenbahnverkehrsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf den Haupt- und vernetzten Nebenbahnen verkehren, seien es die im Bereich der ÖBB oder die im Bereich der Privatbahnen. Für

diesen innerstaatlichen Verkehrsbereich werden im Einzelnen folgende Ausnahmemöglichkeiten im Art. 2 der Verordnung (EG)Nr. 1371/2007 angeboten:

- Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste können jeweils dauerhaft von der Anwendung der Verordnung ausgenommen werden;
- darüber hinaus gehende Verkehrsdienste, also der inländische Fernverkehr, kann temporär ausgenommen werden, und zwar für fünf Jahre mit Option einer zweimaligen Verlängerung zu jeweils fünf weiteren Jahren;
- solche Verkehre, bei denen ein wesentlicher Teil des Verkehrs und zumindest ein fahrplanmäßiger Halt in einem Bahnhof außerhalb des Gemeinschaftsgebietes liegt, für fünf Jahre.

Unbeschadet allfälliger innerstaatlicher Ausnahmen bleiben aber folgende Bestimmungen der Verordnung als Kernbestimmungen mit gewissen grundsätzlichen Rechten der Fahrgäste bei den Eisenbahnfahrten und –dienstleistungen der nach der Richtlinie 95/18/EG genehmigten Eisenbahnunternehmen anzuwenden:

- Art. 9 - Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen,
- Art. 11 - Haftung für Fahrgäste und Gepäck,
- Art. 12 - Versicherung,
- Art. 19 - Anspruch auf Beförderung für Personen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität,
- Art. 20 Abs. 1 - Information von Personen mit Behinderung oder Personen mit eingeschränkter Mobilität und
- Art. 26 - Persönliche Sicherheit der Fahrgäste.

Für die Haftung für Fahrgäste und Gepäck werden gemäß Art. 11 in Verbindung mit dem Anhang I der Verordnung die einheitlichen Rechtsvorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr aus dem COTIF/CIV übernommen.

Das gemeinschaftsrechtlich vorgegebene Regelungssystem der Verordnung bringt es also mit sich, dass die Rechtsanwender sowohl die Verordnung selbst und ihre Regelungen als auch die innerstaatlich jeweils getroffenen Regelungen zu beachten haben werden. Als innerstaatliche Regelungen sind im vorliegenden Gesetz im § 1 die österreichischen Ausnahmen vom Anwendungsbereich der Verordnung enthalten, und zwar gemäß Abs. 1 für den Stadtverkehr und gemäß Abs. 2 so weit wie nötig auch für den Vorort- und Regionalverkehr. Der § 2 sieht eine innerstaatliche Sonderregelung zu Fahrpreisentschädigungen auch für Fahrgäste mit Jahreskarten vor.

Bei diesem für den einzelnen Fahrgast schwierig zu überblickenden Regelungssystem der Verordnung wird es besonders wichtig sein, die Fahrgäste über das Ausmaß ihrer Rechte und Pflichten zu informieren. Hiezu sind die Unternehmen auch gemäß Art. 29 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 verpflichtet, indem sie die Fahrgäste beim Verkauf der Fahrkarten über ihre jeweils zustehenden Rechte und Pflichten zu informieren haben. Diese Information sollte eine prägnante Zusammenfassung darstellen. Was deren Form anlangt, wird auch das Diskriminierungsverbot des § 5 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes zu beachten sein.

Abs. 1 (Ausnahme für den Stadtverkehr):

Im Abs. 1 wird der Stadtverkehr generell ausgenommen. Damit werden die Beförderungsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Stadtverkehr ausgenommen, zumal diejenigen der Straßenbahnunternehmen in diesem Stadtverkehr ohnedies schon dem Grunde nach und somit gänzlich von der Verordnung ausgenommen sind. Im Stadtverkehr der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen werden die Bestimmungen der Verordnung soweit ausnahmefähig generell nicht anzuwenden sein; als nicht ausnahmefähig bleiben nur die oben aufgezählten Kernbestimmungen der Verordnung anzuwenden.

Abs. 2 (Ausnahme für den Vorort- und Regionalverkehr):

Im Abs. 2 wird der Anwendungsbereich für den Vorort- und Regionalverkehr geregelt, für den auch eine dauerhafte und generelle Ausnahme als solche zulässig wäre, sodass bei einer solchen so wie im ausgenommenen Stadtverkehr auch nur die nicht ausnahmefähigen Kernbestimmungen anzuwenden wären. Eine solche generelle Ausnahme wird österreichischerseits nicht für notwendig erachtet. Um auf die Besonderheiten dieses Verkehrssegmentes Rücksicht zu nehmen und dennoch den Fahrgästen über die Kernbestimmungen hinaus auch noch einige weitere Regelungen der neuen Verordnung zugute kommen zu lassen, sollen hier Ausnahmen nur von der Anwendung einzelner Bestimmungen verfügt

werden. Diese einzelnen Bestimmungen der Verordnung wurden auf der Grundlage von Vorberatungen mit Experten der Arbeiter- und Wirtschaftskammer herausgearbeitet und sind im Einzelnen:

- Art. 13 Abs. 2 - Vorschuss im Todesfall, Mindestbetrag,
- Art. 16 - Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung,
- Art. 17 - Fahrpreisschädigung,
- Art. 18 Abs. 2 und 4 - Hilfeleistungen bei Verspätung,
- Art. 27 Abs. 3 - Veröffentlichungen der Unternehmen bei Beschwerden,
- Art. 28 - Dienstqualitätsnormen.

Diese Bestimmungen wurden als diejenigen identifiziert, die nicht die Besonderheiten im Vorort- und Regionalverkehr berücksichtigen oder dort kaum den Fahrgästen zugute kämen. Die anderen Bestimmungen der Verordnung bleiben im Vorort- und Regionalverkehr grundsätzlich anwendbar.

Die Regelung nach Art. 8 Abs. 1 und 2 über das Ausmaß von Reiseinformationen soll für den Bereich des Vorort- und Regionalverkehrs nur im Rahmen der Verfügbarkeit in dem Verkehrsbereich anzuwenden sein. Die Regelung nach Art. 15 über die Haftung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen und Zugausfällen soll für den Bereich des Vorort- und Regionalverkehrs nur mit der Maßgabe anzuwenden sein, dass zunächst alternative öffentliche Verkehrsmittel benützt werden sollen und eine Betragsbegrenzung für eine allenfalls erforderliche Taxibenützung und Übernachtung erfolgt. Für Fahrgäste mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität soll es aber Ausnahmen von der Betragsbegrenzung geben, da deren Aufwand für Taxi und Übernachtung typischerweise höher sein kann.

Anstelle der zur Ausnahme vorgeschlagenen Regelung des Art. 17 der Verordnung soll gleichzeitig die nach § 2 des vorliegenden Gesetzesentwurfes vorgesehene besondere neue Regelung über den Anspruch auf Fahrpreisschädigungen für Fahrgäste mit Jahreskarten greifen. Das ist eine neue und spezielle Entschädigungsregelung für Fälle der Verspätungen und Zugausfälle im Verhältnis zum § 24 Abs. 1 des Eisenbahnbeförderungsgesetzes.

Was die Beschwerdeanliegen der Fahrgäste anlangt, berichtet zusammenfassend die Schienen-Control GmbH gemäß § 78a EisebG.

Dienstqualitätsnormen im Bereich des Vorort- und Regionalverkehrs sind im Rahmen der Regelung über die Fahrpreisschädigungen für Fahrgäste mit Jahreskarten vorgesehen.

Zur Regelung im Art. 10 der Verordnung über Reiseinformations- und Buchungssysteme, die auf künftige Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) verweist, ist anzumerken, dass diese also erst nach der Erlassung und im Ausmaß des Anwendungsbereiches der TSI anzuwenden sein werden. Zur Regelung im Art. 20 Abs. 2 der Verordnung, Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Ausnahmefall einer ablehnenden Erledigung auf deren Anfrage über die Gründe zu informieren, wird davon ausgegangen, dass eine derartige Begründung von sich aus erfolgt und diese Vorgangsweise in den nicht diskriminierenden Zugangsregeln nach Art. 19 Abs. 1 der Verordnung festgehalten wird.

Auf weitere nach der Verordnung zulässige Ausnahmen, also die temporären Ausnahmen insbesondere auch für den inländischen Fernverkehr, soll bei der innerstaatlichen Regelung des Anwendungsbereiches in Österreich verzichtet werden, zumal für den Bereich des Fernverkehrs schon bisher eine Regelung zu den Fahrgastrechten in der Passagiercharta der ÖBB-Personenverkehr AG angeboten wird.

Zu § 2:

Abs. 1:

Die Regelung in Art. 17 der Verordnung (EG)Nr. 1371/2007 ist inhaltlich eine bedeutende Neuregelung für die Rechte der Fahrgäste im Verkehr auf Eisenbahnen, indem über die bisherigen Regelungen im Eisenbahnbeförderungsgesetz hinaus ein Anspruch auf eine Entschädigung für Fälle bestimmter gravierender Verspätungen eingeführt wird, der nicht des Nachweises eines individuell erlittenen Schadens bedarf. Inhaltlich ist diese Regelung wie viele andere der neuen Verordnung auf die Bedürfnisse im Fernverkehr zugeschnitten. Sie geht überdies nur vom Regelfall der Einzelfahrt aus. Die Anwendung dieser Regelung würde dem Großteil der Fahrgäste im Nahverkehr keinen Vorteil bringen. Im Hinblick darauf ist einerseits im § 1 Abs. 2 zwar die Anwendung des Art. 17 der Verordnung für Beförderungen im Vorort- und Regionalverkehr ausgenommen, andererseits wird im § 2 gleichzeitig eine innerstaatliche Regelung getroffen, die gerade Fahrgästen in diesem Verkehrssegment zugute kommen soll. Das soll einerseits ein Anreiz an die Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, auf die Pünktlichkeit zu achten, und andererseits soll den Personen, die regelmäßig mit personenbezogenen Jahreskarten die Bahn

benützen, ein praktikabler Entschädigungsvorteil geboten werden, wenn es dennoch zu wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen kommt.

Erfasst werden im Einzelnen diejenigen Fahrgäste, die über personenbezogene Jahreskarten verfügen, die nur sie zur Bahnbenutzung berechtigen, und das auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen (ausgenommen Beförderungen im Stadtverkehr). Nicht erfasst sind also andere Karten, die von Person zu Person übertragbar sind und bei denen die Bahnbenutzung nicht einer bestimmten Person zugeordnet werden kann. Nur für Fahrgäste mit personenbezogenen Jahreskarten kann auch ein Entschädigungsanspruch für wiederholt erlittene Verspätungen bzw. Zugausfälle im Verkehr auf den Eisenbahnen eruiert bzw. zugeordnet werden. Die tatsächliche individuelle Benützung der während der Geltungsdauer der Karte verspäteten Züge muss aber nicht nachgewiesen werden, da dies nur mit einem unverhältnismäßigen administrativen Aufwand möglich wäre. In der derzeitigen Praxis sind daher die Fahrgäste mit Verbund-Jahreskarten mit offensichtlicher Bahnbenutzung erfasst. Diese Jahreskarten werden personenbezogen ausgestellt und sind der Person zuordenbar, und sie werden üblicherweise seitens des jeweiligen Verkehrsverbundes (ausgenommen im Raum Wien) verwaltet.

Die Regelung ist von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen für Fahrgäste auf den von ihm fahrplanmäßig bedienten Strecken bzw. Streckenabschnitten anzuwenden. Das betrifft alle Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, die im Bereich der ÖBB oder der Privatbahnen bedient werden. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen hat jeweils für die von ihm fahrplanmäßig bedienten Strecken bzw. Streckenabschnitte den Pünktlichkeitsgrad vorzugeben. Das ist sein Qualitätsversprechen als eine Pünktlichkeitsgarantie an seine Bahnkunden mit Jahreskarten.

Vorzugeben sind auch die Modalitäten für die Entschädigung. Für die Entschädigungsbeträge, die pro Monat gebühren, in dem der Pünktlichkeitsgrad nicht erreicht wurde, ist eine Mindestgrenze von 10% des Fahrpreisanteils pro Monat vorgesehen.

Für eine möglichst einfache Abwicklung im Vollzug wird an ein Modell gedacht, das vorsieht, dass ein Fahrgast, der eine solche Jahreskarte mit Bahnbenützung neu bestellt oder wieder bestellt, bereits gleichzeitig mit der Ausstellung der Karte die Erklärung des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens für den vorgegebenen Pünktlichkeitsgrad erhält. Wenn es nach Ablauf der Geltungsdauer der Jahreskarte feststeht, dass der Pünktlichkeitsgrad nicht erreicht wurde, sollen die Fahrgäste vom Eisenbahnverkehrsunternehmen von sich aus, ohne dass dies der Fahrgast anfordern müsste, eine Information über die Nichterreichung des Pünktlichkeitsgrades erhalten. Der Fahrgast seinerseits soll ersucht werden, die Bahnbenutzung zu bestätigen, und bekanntzugeben, auf welche Art und Weise die Entschädigung erfolgen soll, sei es als Gutschrift für eine weitere Jahreskarte, sei es als Gutschein für andere Leistungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Abs. 2:

Für eine effiziente Abwicklung im Vollzug ist die Mitwirkung der die Jahreskarten verwaltenden Stellen erforderlich. Das wären nach der derzeitigen Praxis die der Verkehrsverbände, ausgenommen im Raum Wien, da die Verwaltung von Jahreskarten auch für Kunden außerhalb der Kernzone Wien nicht durch den Verkehrsverbund Ost-Region, sondern durch die Wiener Linien erfolgt.

Abs. 3:

Die Haftungsausschlussgründe sind in gleicher Weise vorgesehen, wie sie in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Haftungsfälle des Art. 26 im Anhang I der Verordnung enthalten und inhaltlich aus dem Anhang A – CIV des COTIF übernommen sind.

Abs. 4:

Ähnlich wie dies im Art. 28 Abs. 1 und Art. 29 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorgesehen ist, sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen auch für die Anwendung der Regelung über die Fahrpreientschädigungen für Fahrgäste mit Jahreskarten Dienstqualitätsnormen festlegen, wie sie bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits üblich sind, und für eine Information der Fahrgäste über ihre Rechte und Pflichten sorgen.

Die Bedingungen mit den Modalitäten der Fahrpreientschädigungen für Fahrgäste mit Jahreskarten im Einzelnen und damit auch für deren administrative Abwicklung sind gesetzesgemäß vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wege seiner Entschädigungsbedingungen auszuführen und zu veröffentlichen.

Es liegt im Interesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst, ihre Qualitätsstandards und ihre Qualitätsversprechen einzuhalten. Die vorgesehene gesetzliche Regelung überlässt ihnen dabei eine gewisse Handlungsfreiheit zur Ausgestaltung. Geregelt werden aber auch eine Durchsetzung und

Missbrauchskontrolle, die ungeachtet einer Verfolgung im Gerichtsweg eröffnet werden, und zwar in den §§ 78a und 78b des Eisenbahngesetzes 1957.

Zu Art. 2 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957)

Zu Z 1 (§ 1h):

Die Definition des grenzüberschreitenden Personenverkehrs dient der Umsetzung der Definition im Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG. Der Begriff des grenzüberschreitenden Personenverkehrs wird in der Folge in den §§ 57 und 57b EISbG verwendet.

Zu Z 2 (§ 12 Abs. 3 Z 5 lit. c):

Nach bisheriger Rechtslage müssen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Haupt-, als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben, einen gesonderten Sicherheitsbericht für Hauptbahnen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und einen gesonderten Sicherheitsbericht dem jeweils örtlich zuständigen Landeshauptmann für vernetzte Nebenbahnen vorlegen. Nunmehr ist für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Haupt-, als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben, vereinfacht vorgesehen, dass diese nur mehr einen einzigen Sicherheitsbericht, der diese beiden Eisenbahnkategorien erfasst, erstellen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen haben.

Zu Z 3 (§ 13 Abs. 3):

Die Pflicht der als Eisenbahninfrastrukturunternehmen tätigen Eisenbahnunternehmen zur Vergütung der für die Entsendung von Staatskommissären erwachsenden Kosten ist bisher im Wege der Konzessionen und deren im Einzelnen unterschiedlichen Verlängerungen geregelt. Die Ergänzung in der Gesetzesbestimmung sieht keine prinzipielle Änderung der bisherigen Vergütungen vor, aber es sollen gleichförmige Kriterien für die bescheidmäßigen Festsetzungen vorgegeben werden.

Zu Z 4 (§ 13 Abs. 4):

In einer Verordnung nach § 13 Abs. 4 EISbG sollen nicht nur für die Verwaltungsverfahren in der Zuständigkeit nach § 12, sondern auch die nach dem 9. Teil kostenträgerpflichtige Tatbestände und die Höhe der Kostenbeiträge festgelegt werden.

Zu Z 5 (§ 21a):

Es wird nur eine sprachliche Verbesserung vorgenommen.

Zu Z 6 (§§ 21b und 21c):

§ 21b: Eine Regelung, wonach das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen in einem durch Medikamente, Alkohol und Suchtmittel beeinträchtigten oder in einem anderen die geeignete körperliche oder geistige Verfassung beeinträchtigten Zustand sowie die Einnahme von Alkohol, Suchtmittel und die körperliche Eignung und geistige Verfassung beeinträchtigenden Medikamenten verboten ist, findet sich derzeit in den §§ 6 und 7 der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, welche die Berechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Haupt-, Neben- und Anschlussbahnen regelt. Wegen der zentralen Bedeutung dieser Regelung für die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen ist einerseits die Ausdehnung dieses Regelungsinhaltes auch auf das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Straßenbahnen und Materialbahnen geboten, andererseits deren rechtliche Verankerung in gesetzlicher Form. Diese Regelung entbindet die Eisenbahnunternehmen nicht von ihrer gesetzlichen Verpflichtung, Vorkehrungen dahingehend zu treffen, dass ein Triebfahrzeug nicht vom einem derart beeinträchtigten Triebfahrzeugführer selbständig geführt und bedient wird.

§ 21c: Auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen können Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich oder in einem anderen Mitgliedstaat der europäischen Union nach Maßgabe des § 57 EISbG Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Es ist daher geboten, besondere Ordnungsregelungen für gleichförmige Ausbildungsstandards für Bedienstete von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die für die Sicherheit relevante Tätigkeiten ausüben, zu erlassen und diesbezüglich eine spezielle Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung derartiger Regelungen im Verordnungsweg vorzusehen. Dazu gehört auch die Festlegung konkreter Kriterien, anhand deren festgestellt werden kann, ob jemand, der als sachverständiger Prüfer bestellt werden soll, zuverlässig ist und die für die Begutachtung notwendige besondere Eignung aufweist.

Inwieweit eine solcher Regelungsbedarf im Wege innerstaatlicher Verordnung befriedigt werden muss, wird auch davon abhängen, inwieweit seitens der Europäischen Union in absehbarer Zeit solche

Regelungen für Gruppen von Bediensteten erfolgen, über die Regelung für die Gruppe der Triebfahrzeugführer hinaus, wie sie im 9. Teil umgesetzt ist.

Zu Z 7 (Entfall des § 22 Abs. 4 und 7):

Abs. 4: Die bisher im Abs. 4 angeführte 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. 1170/70 des Rates, ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007 S 1, aufgehoben bzw. ersetzt. Eine weitere Bestimmung zu dieser neugefassten Verordnung ist im EisbG nicht notwendig, sodass Abs. 4 ersatzlos entfallen kann.

Abs. 7: Die bisherige Bestimmung über einen behördlichen Eingriff im Falle eines Einsatzes des Bundesheeres entspricht nicht mehr dem Regelungssystem des Schienenverkehrsmarktes und soll im § 22 EisbG entfallen. Um die Erfordernisse des Bundesheeres adäquat zu berücksichtigen, ist nun im § 71 Abs. 4 eine Regelung vorgesehen, wonach Ad-hoc-Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben wie insbesondere für einen Einsatz des Bundesheeres oder die unmittelbare Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 Wehrgesetz 2001 oder für einsatzähnliche Übungen benötigt werden, von der Zuweisungsstelle vorrangig zu berücksichtigen sind.

Zu Z 8 (§ 22a samt Überschrift):

Wie nach der bestehenden Tarifveröffentlichungspflicht nach § 22 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vorgesehen, sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 22a auch die neuen Entschädigungsbedingungen mit besonderer Berücksichtigung der Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und der Berechnung der Entschädigung rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten und auf Kosten des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens veröffentlichen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Entschädigungsbedingungen bei der erstmaligen Veröffentlichung gleichzeitig bzw. bei Änderungen rechtzeitig vorher der Schienen-Control GmbH vorzulegen, welche als geschäftsführende Stelle der Schienen-Control Kommission fungiert. Diese gesonderte Information, die keinen besonderen Aufwand auslöst, ist eine Serviceleistung zugunsten der Regulierungsbehörde, die so auf neue und geänderte Entschädigungsbedingungen aufmerksam gemacht wird. Für diese Vorlage ist keine bestimmte Form vorgeschrieben, die Entschädigungsbedingungen können auch per e-Mail bekannt gegeben werden.

Zu Z 9 (§ 36 Abs. 1 und 2):

Es wird die Zitierung berichtigt.

Zu Z 10 und Z 11 (§ 36 Abs. 3 und 3a):

Es wird die Regelung, unter welchen Voraussetzungen keine Baugenehmigung und keine Bauartgenehmigung für eisenbahnsicherheitstechnische Einrichtungen bzw. Produkte erforderlich ist, differenzierend neu gefasst und auf europäische Zulassungen bzw. Spezifikationen abgestellt.

Zu Z 12 bis 14 (§§ 48 und 49; Entfall § 50):

Der bisherige § 50 verweist im Wesentlichen auf die §§ 48 und 49. Zur besseren Lesbarkeit des 4. Teiles des EisbG wird § 50 aufgehoben und dessen Inhalt in die §§ 48 Abs. 1 und § 49 Abs. 2 eingearbeitet. Dadurch wird keine inhaltliche Änderung des bisherigen 4. Teiles des EisbG bewirkt.

Zu Z 15 (§ 57):

Entsprechend den Vorgaben in der Richtlinie 91/440/EG in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG erhalten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum Zugangsrechte für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Angesichts der nunmehr bestehenden Zugangsrechte zu Hauptbahnen und zu vernetzten Nebenbahnen sind die bisher geregelten Zugangsrechte internationaler Gruppierungen obsolet geworden und können entfallen.

Zu Z 16 (§ 57b):

Es wird von der Möglichkeit des Art. 10 Abs. 3b der Richtlinie 91/440/EG in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG Gebrauch gemacht und eine solche Schutzklausel im EisbG verankert, wonach die Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Personenverkehr nötigenfalls eingeschränkt werden können, wenn ansonsten das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im innerstaatlichen Personenverkehr gefährdet wäre. Ein solcher Fall wäre etwa denkbar, wenn ein neues Angebot im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit einer Bedienung im Nahverkehrs auf dem inländischen Streckenabschnitt eine wirtschaftliche Erfüllung eines bestehenden gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungsvertrages für das Nahverkehrsangebot auf diesem Streckenabschnitt gefährdet. Eine solche Einschränkung soll aber nur nach einem

Ermittlungsverfahren durch die unabhängige Regulierungsbehörde Schienen-Control Kommission und nur insoweit und so lange erfolgen, als diese Gefährdung zu befürchten wäre.

Zu Z 17 (Entfall der Überschrift zum § 61):

Der § 61 wurde durch die Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 aufgehoben. Auch dessen Paragraphenüberschrift kann daher entfallen.

Zu Z 18 (§ 64 Abs. 5):

Entsprechend Art. 17 Abs. 5 der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG wird vorgesehen, dass Rahmenregelungen um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden können und dass Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren zu rechtfertigen sind. Darauf hingewiesen sei, dass die Anführung von Zugangsberechtigten in einer Rahmenregelung nicht bedeutet, dass sie bei der Zuweisung von Zugtrassen gegenüber anderen Zugangsberechtigten aus diesem Titel bevorrangt zu behandeln sind.

Zu Z 19 (§ 65 Abs. 4):

Entsprechend Art. 13 Abs. 4 der Richtlinie 2001/14/EG in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG werden Zugangsberechtigte, die die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr beabsichtigen, verpflichtet, hievon die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control GmbH davon zu unterrichten. Soll Zugang auf einer Eisenbahn ausgeübt werden, auf der die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im inländischen Personenverkehr vertraglich vereinbart ist, hat die Schienen-Control GmbH ihrerseits die Vertragspartner von der Zugangsabsicht zu unterrichten.

Zu Z 20 (§ 71 Abs. 4):

Es wird festgelegt, dass bei konkurrierenden Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens solche vorrangig zu berücksichtigen sind, die für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben nötig sind, wie insbesondere Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die für die Eisenbahnbeförderungen für einen Einsatz des Bundesheers oder die unmittelbare Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 Wehrgesetz 2001 oder für einsatzähnliche Übungen benötigt und bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragt werden.

Zu Z 21 (§ 77 Abs. 1):

Die Aufzählung der Zuständigkeiten der Schienen-Control GmbH wird um jene Zuständigkeiten ergänzt, die ihr anlässlich der Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. I Nr. 125/2006, übertragen worden sind.

Zu Z 22 und 23 (§ 77 Abs. 1 Z 5, § 78a samt Überschrift):

Die schon bisher der Schienen-Control GmbH zugeordnete Aufgabe einer staatlichen Stelle zur Behandlung von Kundenbeschwerden wird erweitert. Die Schienen-Control GmbH wird mit der Aufgabe einer von staatlicher Seite betrauten Beschwerdestelle im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bestimmt, und die Beschwerdebehandlung zu den Entschädigungsbedingungen gemäß § 22a umfasst auch die bezüglich Fahrpreisschädigungen Jahreskarten.

Zur besseren Unterscheidung von weiterhin bei den Eisenbahnunternehmen bestehenden Beschwerdestellen und um den Inhalt der Tätigkeit der Schienen-Control GmbH zu betonen, wird diese Tätigkeit als die einer Schlichtungsstelle bezeichnet. Die Schienen-Control GmbH hat auch für die erweiterte Aufgabenstellung im Bereich der Fahrgastrechte eine Verfahrensweise zur Behandlung von Beschwerden festzulegen und zu veröffentlichen. Im Schlichtungsverfahren ist eine einvernehmliche Lösung eingebrachter Beschwerden anzustreben oder den Beteiligten ihre Ansicht zum Beschwerdegegenstand mitzuteilen. Durch die vorliegende Regelung wird das Schlichtungsverfahren gemäß § 14 BGStG nicht ersetzt.

Zu Z 24 (§ 78b samt Überschrift):

Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Fahrgäste können gemäß § 78a bei der Schlichtungsstelle wegen mutmaßlicher Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder wegen unrichtiger oder unzumutbarer Regelungen in den Entschädigungsbedingungen gemäß § 22a Beschwerde erheben, der ein Schlichtungsverfahren bzw. Schlichtungsversuch folgt.

Darüber hinaus wird im § 78b der Schienen-Control Kommission ein Eingriffsrecht zur Missbrauchskontrolle gegenüber den von den Eisenbahnverkehrsunternehmen festzusetzenden Entschädigungsbedingungen eingeräumt.

Die Entschädigungsbedingungen sind gegebenenfalls bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen dieser Aufsicht ganz oder in einzelnen Teilen für unwirksam zu erklären.

Zu Z 25 (§ 81 Abs. 2):

Die Regelung über den bisherigen Aufgabenbereich der Schienen-Control Kommission wird entsprechend der in dieser Novelle vorgesehenen neuen Aufgaben im Bezug auf § 22a und § 78b und den neuen 9. Teil erweitert.

Zu Z 27 (9. Teil, §§ 124 bis 161):

zu § 124:

Triebfahrzeugführer, die in der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern als Personen umschrieben sind, die befugt sind Züge selbständig, verantwortlich und sicher zu führen, wird im § 124 kurz zusammengefasst als Person, die über eine gültige Fahrerlaubnis verfügt; wozu sie befugt sind, geht aus den nachfolgenden Bestimmungen hervor. Die personenbezogene Funktionsbezeichnung Triebfahrzeugführer und die Anforderungen zur Erlangung der Befugnisse zur Ausübung der Funktion als Triebfahrzeugführer betreffen Personen weiblichen und männlichen Geschlechts gleichermaßen.

zu § 125:

Abs. 1 und 2: Entsprechend der Bestimmung des Begriffes „Eisenbahnsystem“ in Artikel 3 lit. d) der Richtlinie 2007/59/EG ist der 9. Teil des EisbG nur auf das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen anzuwenden, die zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören. Diese Eisenbahnen sind im Einzelnen aus der Kartendarstellung 3-11, die auf Seite 38 der Berichtigung der Entscheidung Nr. 884/2004/EG zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. Nr. L 201/1 vom 7.06.2004, S 1, abgebildet ist, ersichtlich.

Abs. 3: Das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen für eisenbahnbetriebliche Hilfstätigkeiten oder zur Abwicklung des Verkehrs von und zu Anschlussbahnen auf unter den 9. Teil fallenden Eisenbahnen, und dies innerhalb bestimmter, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen hiezu festgelegter lokaler und funktional getrennter Betriebsbereiche, wird vom 9. Teil unter der Erwägung ausgenommen, dass dessen Anwendung zur Erreichung der von der Richtlinie 2007/59/EG angestrebten Ziele nicht notwendig ist. Mit den eisenbahnbetrieblichen Hilfstätigkeiten sind insbesondere betriebliche Fahrten im lokalen Betriebsbereich wie zu Werkstätten oder Traktionsstandorten erfasst.

Bereits nach der geltenden Rechtslage gemäß § 9 Abs. 2 Z 3 der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO), BGBl. II Nr. 64/1999, kann die Prüfung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf derartige besondere Betriebsbereiche eingeschränkt werden.

zu § 126:

Abs. 1: Es wird festgelegt, dass ein Triebfahrzeug nur von jemandem selbständig bedient und geführt werden darf, der Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis und einer gültigen Bescheinigung ist, in der das bediente und geführte Fahrzeug und die Eisenbahn ausgewiesen ist, auf der das Triebfahrzeug geführt und bedient wird.

Abs. 2: Für gewisse Fahrten ist das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auch dann zulässig, wenn die betroffene Eisenbahn nicht in der Bescheinigung eingetragen ist, jedoch die Begleitung eines anderen Triebfahrzeugführers, in dessen Bescheinigung die betreffende Eisenbahn ausgewiesen ist, gegeben ist.

Abs. 3: Wegen der hohen Qualifikation eines Triebfahrzeugführers, die mit dem Erwerb einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung, in der Triebfahrzeuge der Klasse B und zumindest eine Eisenbahn des Eisenbahnsystems eingetragen sind, verbunden ist, ist zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auch auf solchen vernetzten Nebenbahnen berechtigt, die nicht zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören. Ein weiterer Rechtsakt, etwa nach der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, ist diesfalls nicht mehr erforderlich.

zu § 127:

Entsprechend der Richtlinie 2007/59/EG, derzufolge eine ausgestellte Fahrerlaubnis in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gültig ist, wird die Gleichhaltung ausländischer Fahrerlaubnisse mit inländischen Fahrerlaubnissen normiert.

zu § 128:

Die Fahrerlaubnis weist aus, dass deren Inhaber im Allgemeinen die zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen erforderliche Eignung, Kenntnisse und Anforderungen erfüllt.

zu § 129:

Hier werden die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis geregelt. In Z 2 wird der Artikel 11 Abs. 1 der Richtlinie 2007/59/EG wörtlich umgesetzt, weil es sich um einen in dieser Richtlinie vorgegebenen gemeinschaftlichen Standard handelt, der beim gesetzesgemäßen Erteilen einer Fahrerlaubnis für Bewerber österreichischer wie anderer Staatsbürgerschaft angewandt werden muss.

zu § 130:

Abs. 1: Zuständige Behörde für die Belange der Fahrerlizenzen ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

Abs. 2: Unter Beachtung des Artikel 19 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie subsidiär die Zuständigkeit für die Belange der Fahrerlaubnis an ein Eisenbahnunternehmen für seine Bediensteten übertragen. Ausgenommen davon ist die Zuständigkeit zur Entziehung und Aussetzung von Fahrerlizenzen. Von der Übertragung der Zuständigkeit an ein Eisenbahnunternehmen wird allenfalls nur dann Gebrauch zu machen sein, wenn die an sich zuständige Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wegen mangelnder personeller und/oder budgetärer Ressourcen nicht in der Lage sein sollte, Fahrerlaubnisangelegenheiten in angemessener Zeit zu erledigen, sodass dadurch der kontinuierliche Triebfahrzeugführerbildungsprozess der Eisenbahnunternehmen gefährdet werden könnte. Ein Rechtsanspruch des Eisenbahnunternehmens auf Zuständigkeitsübertragung besteht nicht, jedoch soll eine Zuständigkeitsübertragung an ein Eisenbahnunternehmen auch nicht gegen dessen Willen erfolgen; letzteres soll durch den Terminus „Anregung“ verdeutlicht werden.

Abs. 3: Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist es notwendig, ein Weisungsrecht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gegenüber der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und einem Eisenbahnunternehmen, sofern ihm Zuständigkeiten in Fahrerlaubnisangelegenheiten übertragen werden, vorzusehen.

Abs. 4: Aus Rechtsschutzgründen wird das Recht auf Einbringung einer Berufung gegen Bescheide der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und gegen Bescheide eines Eisenbahnunternehmens vorgesehen. Berufungsbehörde ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

zu § 131:

Um Anträge auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis rasch erledigen zu können, ist vorgesehen, dass das Vorliegen der Voraussetzungen hierfür durch öffentliche Urkunden und durch Gutachten nachzuweisen ist. Die Regelung in Artikel 14 Abs. 2 der Richtlinie 2007/59/EG, wonach ein Eisenbahnunternehmen im Namen des Fahrerlaubniswerbers einen Antrag auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis einbringen kann, bedarf keiner gesonderten Umsetzung im EisbG, da dies ohnehin gemäß § 10 AVG zulässig ist.

zu §§ 132 bis 134:

Diese Bestimmungen enthalten Anweisungen an die Ersteller der Gutachten über die physische und arbeitspsychologische Eignung sowie das Vorhandensein der allgemeinen Fachkenntnisse. Inhaltlich sind diese Anweisungen durch die Richtlinie 2007/59/EG vorgegeben.

zu § 135:

Die Ausstellung einer Fahrerlaubnis hat in Form einer Urkunde, befristet auf höchstens zehn Jahre, zu erfolgen. Inhalt und Merkmale der ausgestellten Fahrerlaubnis haben dem Gemeinschaftsmodell für die Fahrerlaubnis, das von der Kommission in einem Verfahren nach Artikel 4 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG festgelegt wird, zu entsprechen. Bis dahin haben Inhalt und Merkmale einer ausgestellten Fahrerlaubnis den Anforderungen des Anhangs I der Richtlinie 2007/59/EG zu entsprechen (§ 176 Abs. 8). Mit der Ausstellung der Urkunde ist ein Antrag um Erteilung einer Fahrerlaubnis erledigt. Entsprechend Artikel 14 Abs. 6 der Richtlinie 2007/59/EG darf nur ein einziges Original dieser Urkunde ausgestellt werden.

zu § 136:

Die befristet ausgestellte Fahrerlaubnis kann, wieder befristet auf höchstens zehn Jahre, erneuert werden. Voraussetzung ist, dass die physische und arbeitspsychologische Eignung des Inhabers noch gegeben ist und er noch über die allgemeinen fachlichen Kenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges verfügt. Da diese Voraussetzungen ohnehin gemäß § 139 in periodischen Zeitabständen

zu überprüfen sind und das Überprüfungsergebnis ins Fahrbescheinigungs-Register einzutragen ist, kann die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH das Vorliegen der Voraussetzungen für die Erneuerung einer Fahrerlaubnis anhand der diesbezüglichen Eintragungen im Fahrbescheinigungs-Register ermitteln.

zu § 137:

Wird glaubhaft gemacht, dass eine Fahrerlaubnis verloren, gestohlen oder zerstört wurde, ist ein Duplikat der Fahrerlaubnis auszustellen. Taucht die verloren gegangene oder gestohlene Fahrerlaubnis nach Ausstellung eines Duplikates auf, ist sie der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abzuliefern.

zu § 138:

Ändern sich Einzelangaben in einer Fahrerlaubnis, hat deren Inhaber deren Aktualisierung zu beantragen. Diesfalls ist eine aktualisierte Fahrerlaubnis auszustellen.

zu § 139:

Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat dem ihn einsetzenden Eisenbahnunternehmen und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH als der mit der Führung des Fahrerlaubnis-Registers betrauten Stelle nachzuweisen, dass das Vorliegen seiner physischen und arbeitspsychologischen Eignung überprüft worden ist und die diesbezüglichen Gutachten vorzulegen. Weiters hat er der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nachzuweisen, dass das Vorhandensein seiner allgemeinen fachlichen Kenntnisse entsprechend dem im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems vorgesehenen Schulungsprogramm überprüft worden ist. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat die Einhaltung dieser Verpflichtungen des Fahrerlaubnisinhabers zu überwachen.

zu § 140:

Sind die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis auf Dauer nicht mehr gegeben oder werden die im § 139 angeführten Nachweise nicht erbracht, ist diese bescheidmäßig von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zu entziehen. Ist die Wiedererlangung dieser Voraussetzungen aber in absehbarer Zeit wahrscheinlich, ist die Fahrerlaubnis bescheidmäßig nur auszusetzen; bei Wiedererlangung der Voraussetzungen ist die ausgesetzte und von deren Inhaber abgelieferte Fahrerlaubnis letzterem mit der Rechtswirkung zuzustellen, dass der Aussetzungsbescheid als aufgehoben gilt.

Der Inhaber einer Fahrerlaubnis ist überdies verpflichtet, dem Eisenbahnunternehmen, dem er angehört, und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH das Nichtvorliegen der für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis notwendigen Voraussetzungen anzuzeigen.

zu § 141:

Wesentlicher Inhalt der Bescheinigung ist der Ausweis der Eisenbahnen, auf denen der Inhaber der Bescheinigung Triebfahrzeuge einer bestimmten Klasse selbständig führen und bedienen darf sowie die Klasse der selbständig zu führenden und bedienenden Triebfahrzeuge.

zu § 142:

Hier werden in Umsetzung der Artikel 12 und 13 der Richtlinie 2007/59/EG die einzelnen Voraussetzungen für die Erteilung einer Bescheinigung geregelt.

zu § 143:

In Umsetzung des Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie 2007/59/EG wird die Zuständigkeit für Belange der Bescheinigung dem Eisenbahnunternehmen zugeordnet, dem derjenige angehört, dem eine Bescheinigung ausgestellt werden soll. Die Ausstellung einer Bescheinigung hat in Form einer Urkunde zu erfolgen. Inhalt und Merkmale der ausgestellten Bescheinigung haben dem Gemeinschaftsmodell für die Bescheinigung, das von der Kommission in einem Verfahren nach Artikel 4 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG festgelegt wird, zu entsprechen. Bis dahin haben Inhalt und Merkmale einer ausgestellten Bescheinigung den Anforderungen des Anhangs I der Richtlinie 2007/59/EG zu entsprechen (§ 176 Abs. 9).

zu § 144:

Im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems hat jedes Eisenbahnunternehmen Verfahren in Belangen der Bescheinigung festzulegen. Dabei werden Vorgaben gemacht, um eine ähnliche Vorgangsweise wie in den Angelegenheiten der Fahrerlaubnisse zu erzielen.

zu § 145:

Diese Bestimmungen enthalten Anweisungen an die Personen, die Zeugnisse über die schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse sowie die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse einschließlich der notwendigen Sprachkenntnisse erstellen. Inhaltlich sind diese Anweisungen durch die Richtlinie 2007/59/EG vorgegeben.

zu § 146:

Das Eisenbahnunternehmen hat regelmäßig zu überprüfen, ob der von ihm eingesetzte Triebfahrzeugführer noch über die notwendigen schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse einschließlich der notwendigen Sprachkenntnisse verfügt. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen ist im Sicherheitsmanagementsystem festzulegen, darf jedoch die Mindesthäufigkeit gemäß Anhang VII der Richtlinie 2007/59/EG, das sind drei Jahre, nicht überschreiten. Sind die Kenntnisse noch vorhanden, ist dies in der Bescheinigung zu vermerken und im Bescheinigungs-Register einzutragen.

zu § 147:

Mit der Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses eines Triebfahrzeugführers mit dem Eisenbahnunternehmen, das für ihn eine Bescheinigung ausgestellt hat, endet die Gültigkeit dieser Bescheinigung. Um vor allem seine erworbenen Qualifikationen einem anderen Eisenbahnunternehmen, mit dem er ein Beschäftigungsverhältnis einzugehen gedenkt, nachzuweisen, hat ein Triebfahrzeugführer das Recht, vom ehemaligen beschäftigungsgebenden Eisenbahnunternehmen eine beglaubigte Kopie seiner ehemaligen Bescheinigung und sämtliche Nachweise, die seine Ausbildung, Qualifikation, Berufserfahrung und berufliche Befähigung ausweisen, zu verlangen.

zu §§ 148 und 149:

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat zur Begutachtung des Vorhandenseins der für die Erteilung einer Fahrerlaubnis und der Erteilung einer Bescheinigung erforderlichen allgemeinen Kenntnisse und Fachkenntnisse zuverlässige und besonders geeignete Personen oder Stellen als sachverständige Prüfer zu bestellen, und dies befristet auf höchstens fünf Jahre, mit der Möglichkeit der Wiederbestellung. Die sachverständigen Prüfer sind in einem Verzeichnis zu führen, das im Internet zu veröffentlichen ist. Ein ähnlicher Bestellvorgang für Prüfer ist im Übrigen schon bisher nach der aufgrund des EisbG erlassenen Triebfahrzeugführer-Verordnung vorgesehen.

Die nötigen Übergangsregelungen sind im § 176 Abs. 7 vorgesehen.

zu § 150:

Nur die im Verzeichnis gemäß § 149 ausgewiesenen Personen sind zur Begutachtung des Vorhandenseins der für die Erteilung einer Fahrerlaubnis und der Erteilung einer Bescheinigung erforderlichen allgemeinen Kenntnisse und Fachkenntnisse befugt. Ausgenommen von dieser Befugnis ist in Umsetzung des Artikels 25 Abs. 3 der Richtlinie 2007/59/EG die Begutachtung des Vorhandenseins schienenbahnbezogener Fachkenntnisse einschließlich der Sprachkenntnisse für Eisenbahnen, die sich nicht in Österreich befinden.

Sachverständige Prüfer dürfen zu den Begutachtungen nur Personen zulassen, deren Teilnahme an der Ausbildung in einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung in Form einer Teilnahmebestätigung dokumentiert ist. Diese Teilnahmebestätigung über die erfolgte Ausbildung ist also vorzulegen, bevor die Begutachtung erfolgt.

Die jeweils richtliniengemäß vorgeschriebene physische Eignungsuntersuchung soll durch Arbeitsmediziner bzw. arbeitsmedizinische Zentren erfolgen. Die richtliniengemäß erforderliche arbeitspsychologische Eignungsuntersuchung soll durch klinische Psychologen oder Gesundheitspsychologen erfolgen, die zusätzlich über die einschlägige Weiterbildung und einen Nachweis per Zertifikat hierüber verfügen; für eine derartige Weiterbildung kommen gemäß § 7 Psychologengesetz per Bescheid anerkannte Einrichtungen in Betracht.

Die nötigen Übergangsregelungen sind im § 176 Abs. 7 vorgesehen.

zu § 151:

Wer eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung erlangen will, hat eine Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zu besuchen. Der Betreiber hat darüber eine Teilnahmebestätigung auszustellen

zu § 152:

Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Dieser hat ein Verzeichnis der in Österreich befindlichen Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen auf der Internetseite seines Bundesministeriums zu veröffentlichen.

zu § 153:

Zwecks Vermeidung von Diskriminierungen haben Betreiber von Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen allen Personen nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu diesen Einrichtungen gegen Entgelt, das nach dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts festzulegen ist, zu gewähren.

zu § 154:

Wird ein Anbot auf Zugang zu einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung von deren Betreiber abgelehnt oder kommt sonst keine vertragliche Einigung zustande, kann Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erhoben werden. Diese entscheidet sodann, ob der begehrte Zugang zu gewähren ist oder nicht.

zu § 155:

Soweit zwischen Eisenbahnunternehmen und Triebfahrzeugführer nichts anderes vertraglich vereinbart ist, hat ein kündigender oder zu Recht entlassener Triebfahrzeugführer dem Eisenbahnunternehmen die für seine Ausbildung angefallenen Kosten zu ersetzen. Die Höhe des Kostenersatzes orientiert sich im Übrigen an den Vertragsregelungen der bisherigen Praxis im ÖBB-Konzern und ist gestaffelt; sie richtet sich nach dem Zeitraum, der zwischen der Absolvierung der Ausbildung und der Beendigung des Dienstverhältnisses liegt.

zu § 156:

Die Triebfahrzeugführer und die auf sie bezug habenden Fahrerlaubnisse sind in einem Fahrerlaubnis-Register ersichtlich zu machen. Mit der Führung und Aktualisierung des Fahrerlaubnis-Registers wird die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH betraut.

zu § 157:

Das Fahrerlaubnis-Register enthält alle Daten und Angaben, die in einer Fahrerlaubnis ausgewiesen sind, sowie das Ergebnis der Überprüfung, ob die physische und arbeitspsychologische Eignung noch vorhanden ist und die allgemeinen Kenntnisse zum selbständigen Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges noch vorhanden sind.

zu § 158:

Geregelt wird, wer Auskünfte über die im Fahrerlaubnis-Register enthaltenen Daten und Angaben zu welchem Zweck erhalten darf. Durch das Erfordernis, dass der Auskunftswerber eine begründete schriftliche Anfrage bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einzubringen hat, ist eine Kontrolle der datenschutzrechtlichen Zulässigkeit der Anfrage im Sinne einer Plausibilitätsprüfung nach § 7 Abs. 2 Z 2 Datenschutzgesetz 2000 gewährleistet.

zu § 159:

Die ausgestellten Bescheinigungen und deren Änderungen sind in ein Bescheinigungs-Register einzutragen, das von dem Unternehmen, das die Bescheinigung ausgestellt hat, oder von einem beauftragten Dritten zu führen und zu aktualisieren ist.

zu § 160:

Das Bescheinigungs-Register enthält alle Daten und Angaben, die in einer Bescheinigung ausgewiesen sind, sowie das Ergebnis der Überprüfung, ob die schienenfahrzeugbezogenen und die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse noch vorhanden sind.

zu § 161:

Geregelt wird, wer Auskünfte über die im Bescheinigungs-Register enthaltenen Daten und Angaben zu welchem Zweck erhalten darf. Durch das Erfordernis, dass der Auskunftswerber eine begründete schriftliche Anfrage beim Führer des Bescheinigungs-Registers einzubringen hat, ist eine Kontrolle der datenschutzrechtlichen Zulässigkeit der Anfrage im Sinne einer Plausibilitätsprüfung nach § 7 Abs. 2 Z 2 Datenschutzgesetz 2000 gewährleistet.

Zu Z 28 (§ 162 neu Abs. 6 Z 3):

Bei Übertretungen gegen Verordnungen nach § 49 Abs. 3, das ist derzeit die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961, ist eine Ahndung mittels Organstrafverfügung nach wie vor sinnvoll, aber deren mit derzeit 36 Euro begrenzte Strafhöhe verspricht keine ausreichende spezialpräventive Wirkung im Bereich der schienengleichen Kreuzungen mit Straßen. In Anlehnung an die Novelle zur Straßenverkehrsordnung, in der für schwerere Delikte die Strafhöhe für die Verhängung einer Organstrafverfügung von bis zu 35 Euro auf bis zu 70 Euro neu festgesetzt wurde, wird die

derzeitige Höchststrafe, die durch Organstrafverfügung verhängt werden kann, auch von bis zu 35 Euro auf bis zu 70 Euro erhöht.

Zu Z 29 (§ 166 und 167):

§ 166:

Mit einer Verwaltungsstrafe bedroht werden Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmung des § 21b (Z. 1). Mit einer Verwaltungsstrafe bedroht werden auch das unberechtigte selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf einer im § 125 Abs. 1 erfassten Eisenbahn, sei es dass die per Bescheinigung ausgewiesene Berechtigung für die Triebfahrzeugklasse fehlt (Z. 2), sei es dass sie für die Eisenbahn fehlt (Z. 3). Derzeit ist das Zuwiderhandeln gegen die Bestimmungen der Triebfahrzeugführer-Verordnung mit Verwaltungsstrafe gemäß § 124 Abs. 2 Z 8 bedroht.

§ 167:

Zuwiderhandlungen gegen die Festsetzung und Veröffentlichung der Entschädigungsbedingungen sowie gegen die Bestimmungen der Art. 8, 18, 19, 20 Abs. 1, 22 Abs. 1 und 3, 23 bzw. 29 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 widersprechen nicht nur dem Qualitätsversprechen des Eisenbahnverkehrsunternehmens an die Fahrgäste sowie den Grundsätzen der Fahrgastrechte, sondern sie sollen im Sinne der Verordnung auch mit einer Sanktion bedroht sein. Für schwerwiegende Verstöße wird hier eine Verwaltungsstrafe angedroht.

Zu Z 30 (§ 170 neu):

Die Liste der durch das EisbG umgesetzten Rechtsakte der Europäischen Union wird um die Vollzitate der Richtlinie 2007/58/EG und um die Richtlinie 2007/59/EG ergänzt.

Zu Z 31 (§ 176):

Da die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und ihre Umsetzung im 9. Teil des EisbG einige Neuerungen für die Organisation und die Verfahrensweise im Prüfungswesen für die im Bereich der Eisenbahnen des interoperablen transeuropäischen Eisenbahnsystems eingesetzten Triebfahrzeugführer mit sich bringt, ist im § 176 eine diesbezügliche Übergangsbestimmung vorgesehen. Für den Übergangszeitraum wird weiterhin auf das bewährte Prüfungssystem nach der Triebfahrzeugführer-Verordnung abgestellt.

Abs. 1:

Triebfahrzeugführer eines Eisenbahnunternehmens mit Sitz außerhalb Österreichs, die auf im § 125 Abs. 1 angeführten Eisenbahnen Triebfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr, im Kabotageverkehr oder im Güterverkehr führen, bedürfen hiefür ab 1. November 2011 einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung. Ist jedoch deren ausländische Fahrberechtigung gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung anerkannt, dürfen sie Triebfahrzeuge auf den im § 125 angeführten Eisenbahnen bis zum Ablauf des 31. Oktober 2018 führen, die in einem vor der Ablauf des 31. Oktober 2011 ausgestellten Ergänzungszeugnis angeführt sind.

Abs. 2:

Soweit nicht Abs. 1 anzuwenden ist, bedürfen Triebfahrzeugführer für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den in § 125 angeführten Eisenbahnen mit Ablauf des 31. Oktober 2013 einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung. Verfügen diese entweder über eine Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung oder ist deren ausländische Fahrberechtigung gemäß dieser Verordnung anerkannt, dürfen diese solche Triebfahrzeuge bis zum Ablauf des 31. Oktober 2018 auf solchen im § 125 angeführten Eisenbahnen selbständig führen und bedienen, die in einem vor Ablauf des 31. Oktober 2013 ausgestellten Prüf- bzw. Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind.

Abs. 3:

Bei Anträge von Personen, die über eine Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf im § 125 angeführten Eisenbahnen gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung verfügen oder deren ausländische Fahrberechtigung gemäß dieser Verordnung anerkannt ist, sind Ermittlungen dahingehend, ob die im § 129 angeführten Voraussetzungen vorliegen, nicht notwendig. Daher sind dem Antrag die im § 131 Z 1 bis 5 angeführten Unterlagen nicht beizugeben.

Abs. 4:

Eisenbahnunternehmen können ohne Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, für ihre über eine Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den im § 125 angeführten Eisenbahnen verfügenden Triebfahrzeugführer eine Bescheinigung ausstellen, in der

die Triebfahrzeugklasse und die Eisenbahnen ausgewiesen werden können, die in einem Prüf- und allfälligen Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind.

Abs. 5:

Eisenbahnunternehmen können ohne Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, für ihre über eine ausländische gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung anerkannte Fahrbefugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den im § 125 angeführten Eisenbahnen verfügbaren Triebfahrzeugführer eine Bescheinigung ausstellen, in der die Triebfahrzeugklasse und die Eisenbahnen ausgewiesen werden können, die in einem Prüf- und allfälligen Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind.

Abs. 6:

Die schienenbahnbezogenen Kenntnisse der Triebfahrzeugführer ausländischer Eisenbahnunternehmen gelten hinsichtlich jener im § 125 angeführten österreichischen Eisenbahnen als gegeben, wenn eine Überprüfung der Kenntnisse im Wege eines gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung ausgestellten Prüf- oder Ergänzungszeugnis belegt ist.

Abs. 7:

Die neue Ausrichtung des Prüfungswesen sieht die Bestellung von Sachverständigen zur Begutachtung der Fachkenntnisse zur fachlichen Eignung gemäß § 148 sowie die Regelung der Qualifikation für die Eignungsbegutachtungen zur physischen und arbeitspsychologischen Eignung gemäß § 150 Abs. 3 vor. Zum Übergang sollen zur Begutachtung der fachlichen Eignung die bestehenden und hierfür geeigneten Prüfungskommissäre nach der Triebfahrzeugführer-Verordnung herangezogen werden, die über einen Bestellungsbescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie verfügen, welcher auch befristet ist, in der Regel auf fünf Jahre. Zur Begutachtung der physischen und arbeitspsychologischen Eignung sollen auch die schon bisher mit der Begutachtung der physischen bzw. psychischen Eignung von Personen als Triebfahrzeugführer im Sinne der Triebfahrzeugführer-Verordnung von den Eisenbahnunternehmen betrauten und wiederholt tätigen und somit einschlägig spezialisierten Gutachter betraut werden dürfen.

Abs. 8 und 9:

Bis zur Festlegung eines Gemeinschaftsmodelles (§ 135) für die Fahrerlaubnis und eines Gemeinschaftsmodelles (§ 143) für die Bescheinigung durch die Kommission haben Inhalt und Merkmale einer ausgestellten Fahrerlaubnis und einer ausgestellten Bescheinigung (nur) den Anforderungen des Anhangs I der Richtlinie 2007/59/EG zu entsprechen. Die Übergangsregelung ist notwendig, da das Gemeinschaftsmodell bisher weder für die Fahrerlaubnis noch für die Bescheinigung vorliegt.

Zu Artikel 3 (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes)

Der im SCHIG angeführte Aufgabenbereich der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wird um jene Aufgaben erweitert, die sich aus der vorliegend vorgeschlagenen Änderung des EisbG ergeben. Die Regelungen des SCHIG über die Kostentragung des Bundes für die Erfüllung dieser Aufgaben und die Erteilung allgemeiner Anweisungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Erfüllung dieser Aufgaben erstrecken sich auch auf die neuen Aufgaben.