

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

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

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

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

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

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

Schon bisher und auch weiterhin sind die Regelungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nach dem 6. Teil dem Grunde nach nicht auf nicht vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentliche Eisenbahnen anzuwenden; gewisse Anschlussbahnen sind von einigen besonderen Bestimmungen der Regulierung erfasst. Nun soll weiters von den nach der Richtlinie 2012/34/EU eingeräumten Möglichkeiten zu gewissen Ausnahmen auch für vernetzte Nebenbahnen bzw. den Verkehr auf ihnen in den richtliniengemäßen Grenzen Gebrauch gemacht werden. Demnach sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmte Kategorien von Eisenbahninfrastrukturen einige Vorgaben aus der Richtlinie bzw. den sie umsetzenden Bestimmungen im Eisenbahngesetz 1957 nicht anwenden müssen, welche für örtlich bzw. regional eingegrenzte Zwecke eine vermeidbare administrative Belastung darstellen würden.

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

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

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

**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).

**Besonderer Teil**

**Zu Z 1, 3, 4, 5, 8, 10 bis 13, 22, 24, 28, 29, 33 bis 45, 52, 53, 55 bis 59, 61, 63, 90, 91, 93, 111, 115, 127, 139, 142, 147 bis 149 (§§ 1b, 1h, 2, 10, 13 Abs. 3, 14, 14a Abs. 2, 15, 15a Z 1, 15i Abs. 2, 15j Abs. 1 und 2, 16, 16a, 17, 18 Abs. 2 und 3, 18d, 19 Abs. 3 und 5, 21 Abs. 2, 3, 5 und 7, 21a Abs. 2 und 4, 22 Abs. 1, 2, 3 und 5, 22a, 22b Abs. 1, 24, 37, 37b Abs. 1 Z 2, 37c Abs. 1 Z 2 lit. b), 39a Abs. 2, 39b Abs. 1 Z 6, 40 Abs. 2 Z 2, 53a Abs. 1 und 2, 54 Z 3 und 4, 65d, 65e Abs. 1 und 3, 66 Abs. 2, 78a Abs. 1, 80, 86 Abs. 2 Z 1 und 2, 152 Abs. 1, 163 Z 2, 174 und 175 Abs. 1 und 17):**

Hier erfolgten terminologische Anpassungen der im Eisenbahngesetz 1957 verwendeten Ausdrücke an die in Rechtsakten der Europäischen Union verwendete Terminologie sowie Anpassungen von Richtlinienzitiierungen.

**Zu Z 2 (§ 1d samt Überschrift):**

Die Begriffsbestimmung für eine internationale Gruppierung ist unionsrechtlich nicht mehr vorgegeben. Da internationale Gruppierungen aber weiterhin, als Fahrwegkapazitätsberechtigte, in den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 genannt sind, wird die Begriffsbestimmung adaptiert beibehalten.

**Zu Z 6 (§ 10a samt Überschrift):**

Da der Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ nunmehr in Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU geregelt ist, wird im § 10a das Zitat der unionsrechtlichen Grundlage aktualisiert. Daraus ergibt sich ein Unterschied zur bisherigen Rechtslage nur insofern, als nicht mehr wie bisher „Straßenanlagen auf Bahnhofsvorplätzen und in Güterbahnhöfen, einschließlich der Zufahrtsstraßen“ dem Begriff Eisenbahninfrastruktur zuzuordnen sind, sondern nunmehr „Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger“ dem Begriff Eisenbahninfrastruktur zuzuordnen sind. So wie schon nach der bisherigen Rechtslage Bahnhofsvorplätze nicht generell dem Begriff Eisenbahninfrastruktur zuordenbar waren, sind sie es auch künftig nicht, sondern wie bisher nur für Straßenanlagen einschließlich der Zufahrtsstraßen.

**Zu Z 7 (§ 12 Abs. 1):**

Da es laut der Richtlinie 2012/34/EU nur mehr eine einzige Regulierungsstelle geben soll, wird anstelle des Begriffes „Regulierungsbehörden“ die nunmehr einzige Regulierungsbehörde namentlich genannt. Zusätzlich wird auch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH als für das Triebfahrzeugführerwesen und die Angelegenheiten des Einstellungsregisters zuständige Behörde in die Einleitungssätze aufgenommen.

**Zu Z 9 (§ 13 Abs. 4 bis 6):**

Entsprechend den Vorgaben des Art. 56 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU werden der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in seiner Eigenschaft als für die Eisenbahnsicherheit zuständige Behörde und die Schienen-Control Kommission als für die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes zuständige Behörde zur Zusammenarbeit und zum Austausch von Informationen verpflichtet, um sich in der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nicht gegenseitig zu beeinträchtigen.

**Zu Z 14 (§ 15a Z 8 lit. d):**

Diese Bestimmung wird näher an den Wortlaut des Anhang III lit. d) der Richtlinie 2012/34/EU angepasst.

**Zu Z 15 (§ 15a Z 8 lit. f):**

Entsprechend Anhang III lit. f) der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass in einem Antrag um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nunmehr zusätzlich Steuern und Sozialversicherungsbeiträge darzustellen sind.

**Zu Z 16 (§ 15a Z 10):**

Korrelierend zu der im neuen § 15b Abs. 1 Z 4 geregelten Voraussetzung für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung sind bereits im Antrag um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung Angaben über die Deckung der Unfallhaftpflicht zu machen.

**Zu Z 17 (§ 15b Abs. 1 Z 4):**

In Umsetzung des Art. 22 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass die Erteilung der Verkehrsgenehmigung nunmehr von der Voraussetzung abhängig ist, dass zur Deckung der Unfallhaftpflicht entweder eine Versicherung abgeschlossen ist, oder eine zu marktüblichen Konditionen ausgestellte Bürgschaft vorliegt. Andere etwaige vorliegende gleichwertige Vorkehrungen reichen somit nicht mehr für die Erlangung einer Verkehrsgenehmigung aus. Das Erfordernis, Bürgschaften zu marktüblichen Konditionen ausstellen zu müssen, soll insbesondere vermeiden, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich in einem Naheverhältnis zum Aussteller der Bürgschaft befinden, Bürgschaften zu günstigeren Konditionen ausgestellt bekommen als solche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich in keinem Naheverhältnis zum Aussteller der Bürgschaft befinden.

**Zu Z 18 (§ 15c):**

Mit der Ergänzung des § 15c dahingehend, dass wiederholte Verstöße als schwerwiegend gelten und Zweifel an der Zuverlässigkeit eines Antragstellers begründen, wird dieser näher an den Wortlaut des Art. 19 lit. d) der Richtlinie 2012/34/EU angepasst.

**Zu Z 19 (§ 15e samt Überschrift):**

In Umsetzung des Art. 21 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass die fachliche Eignung als Voraussetzung für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung gegeben ist, wenn die Betriebsorganisation oder künftige Betriebsorganisation des Antragstellers die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Geschäftstätigkeit zum Erbringen des beantragten Eisenbahnverkehrsdienstes mit sich bringt. Ob diese Kenntnisse und Erfahrungen tatsächlich vorliegen, ist nicht mehr im Verfahren zur Erteilung einer Verkehrsgenehmigung, sondern in dem zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung führenden Verfahren zu ermitteln.

**Zu Z 20 und 21 (§§ 15g und 15h samt Überschriften):**

In Umsetzung des Art. 24 Abs. 4 und 6 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass bei wesentlicher Änderung der Geschäftstätigkeit eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, bei der Nichterbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten innerhalb von sechs Monaten ab Erteilung der Verkehrsgenehmigung, und bei mehr als sechsmonatiger Einstellung der Eisenbahnverkehrsdienstleistung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen in Ausweitung der bisherigen entsprechenden Nachweisverpflichtung der Nachweis zu erbringen ist, dass die Voraussetzungen für die Erteilung der Verkehrsgenehmigung nach wie vor vorliegen bzw. die Behörde das Vorliegen dieser Voraussetzungen festzustellen hat. Da das Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Nichterbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten innerhalb von sechs Monaten ab Erteilung der Verkehrsgenehmigung den Nachweis zu erbringen hat, dass die Voraussetzungen für die Verkehrsgenehmigungserteilung nach wie vor vorliegen, erübrigt es sich, in der Verkehrsgenehmigung eine Verkehrseröffnungsfrist vorzusehen. Da jedoch mit Beginn der tatsächlichen Verkehrseröffnung Fristen für die Erfüllung weiterer gesetzlicher Verpflichtungen zu laufen beginnen (§ 15h Abs. 1), ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Verkehrseröffnung anzuzeigen.

**Zu Z 23 (§ 15i Abs. 3):**

In Umsetzung des Art. 24 Abs. 7 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verkehrsgenehmigung zu entziehen ist, wenn über sein Vermögen ein Konkursverfahren eröffnet worden ist und weitere im Einzelnen bezeichnete insolvenzrechtliche Voraussetzungen vorliegen, bei deren Vorliegen realistische Aussichten auf eine erfolgreiche Sanierung innerhalb eines angemessenen Zeitraumes als nicht mehr gegeben zu erachten sind.

**Zu Z 26 (§ 15j Abs. 3):**

Der Einleitungssteil des § 15j Abs. 3 wird auf die Neuregelung des § 15b Abs. 1 Z 4 bezogen.

**Zu Z 27 (§ 15k samt Überschrift):**

Da die Festsetzung einer Verkehrseröffnungsfrist in der Verkehrsgenehmigung nicht mehr vorgesehen ist, wird im § 15k die Erlöschungsvoraussetzung „Nichteinhaltung der festgesetzten Verkehrseröffnungsfrist“ gestrichen.

**Zu Z 30 (§ 16b Abs. 1 Z 4).**

Die bisherige Bestimmung über die Deckung der Haftpflicht als Voraussetzung für die Erteilung einer Verkehrskonzession wird an die Neuregelung des § 15b Abs. 1 Z 4 angeglichen.

**Zu Z 31 (§ 16d samt Überschrift):**

Da sich das bisherige Ausmaß der Überprüfungspflichten für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Verkehrskonzession inhaltlich aus einem Verweis auf den derzeitigen § 15h ergibt, jedoch künftig nicht erweitert werden soll, wird der bisher unbeschränkte Verweis auf § 15h nunmehr auf dessen Abs. 1 und 4 eingeschränkt.

**Zu Z 32 (§ 16f samt Überschrift):**

Der bisherige Verweis auf § 15k wird durch eine eigenständige Regelung über das Erlöschen der Verkehrskonzession ersetzt, die dem derzeit geltenden § 15k entspricht.

**Zu Z 46 (Entfall des § 26 Abs. 2):**

Aus systematischen Gründen wird die bisherige Regelung des § 26 Abs. 2 über Auskunftspflichten im Zusammenhang mit der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes vom 3. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 in den 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 transferiert. Sie findet sich nun als Abs. 2 und 3 im § 74a.

**Zu Z 47 (§ 30a):**

Die Umsetzung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung von Gefahren mit gefährlichen Stoffen erfolgte im Eisenbahnbereich im § 30a. Rechtstechnisch erfolgte die Umsetzung dieser Richtlinie durch Verweis auf Regelungen der Gewerbeordnung 1994. Diese Richtlinie wurde zwischenzeitlich durch die Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates ersetzt. Deren Umsetzung erfolgte im Bereich der Gewerbeordnung 1994 im Wesentlichen durch eine Neugestaltung des 8a. Abschnittes (BGBl. I Nr. 81/2015). Nunmehr wird vorgesehen, die neue Richtlinie durch eine Änderung des § 30a, die im Wesentlichen darin besteht, auf die Bestimmungen des 8a. Abschnittes der Gewerbeordnung 1994 zu verweisen, umzusetzen.

**Zu Z 48 und 50 (Entfall des § 32a Abs. 3 letzter Satz und des § 33a Abs. 1 letzter Satz):**

Der Verfassungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 2.10.2013, G 118/2012, den vorigen letzten Satz im § 31a Abs. 1 als verfassungswidrig aufgehoben. Es davon auszugehen, dass somit auch die gleichlautenden letzten Sätzen im § 32a Abs. 3 und § 33a Abs. 1 verfassungswidrig sind. Sie sollen hiermit aufgehoben werden.

**Zu Z 54 (§ 37a Abs. 6):**

Die im Zusammenhang mit den Vorkehrungen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung getroffene Regelung, wonach unter anderen auch staatlich autorisierte Anstalten als Sachverständige bestellt werden können, ist entbehrlich geworden, da es seit einiger Zeit keine staatlich autorisierten Anstalten mehr gibt.

**Zu Z 60 (§ 41b samt Überschrift):**

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 sieht vor, dass die Mitgliedstaaten bestimmen, wer die Tätigkeit einer Bewertungsstelle in Sinne dieser Verordnung auszuüben hat. Für die Ausübung dieser Tätigkeit sollen akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen berechtigt sein. Somit kann die Tätigkeit einer Bewertungsstelle in Österreich auch von mehr als einer Konformitätsbewertungsstelle ausgeübt werden.

**Zu Z 62 (Entfall des § 53e samt Überschrift):**

In der Verwaltungspraxis sind die Regelungen über Zwangsmaßnahmen von der Schienen-Control GmbH bisher nie angewendet worden. Diese Regelungen sind auch unionsrechtlich nicht verpflichtend vorzusehen und können daher entfallen. Faktisches vertrags- oder bescheidwidriges Verhalten eines Eisenbahnunternehmens bleibt aber nach wie vor strafbar.

**Zu Z 64 (§ 54a):**

Es soll von den im Einzelnen im Art. 2 der Richtlinie 2012/34/EU ausgeformten Möglichkeiten eines Mitgliedstaates, Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmte Kategorien von Eisenbahninfrastruktur von näher bezeichneten Kapiteln und Artikeln dieser Richtlinie auszunehmen, Gebrauch gemacht werden. Den Richtlinienvorgaben folgend sind in den Abs. 1 bis 3 des § 54a jeweils die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 aufgezählt, von deren Anwendung ausgenommen wird.

Die Ausnahme des § 54a Abs 1 betrifft bestimmte Trennungsmaßnahmen innerhalb des Unternehmens und kommt grundsätzlich jenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute, die Eisenbahnverkehrsdienste ausschließlich auf eigenständigen örtlichen oder regionalen vernetzten Nebenbahnen oder nur auf solchen vernetzten Nebenbahnen, die nur für den Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind, erbringen.

Die Ausnahme des § 54a Abs 2 erfasst bestimmte vernetzte Nebenbahnen mit regionaler oder örtlich beschränkter Bedeutung, wie sie vornehmlich im Privatbahnbereich betrieben werden. Sie ist eine richtliniengemäß weitgehende Ausnahme von Modalitäten zur Schienenverkehrsmarktregulierung wie denen über das Zuweisungsverfahren und die Entgelterhebung, aber keine generelle Ausnahme. Dass überhaupt Ansprüche auf Zugang auch auf solchen vernetzten Nebenbahnen bestehen, kann nicht ausgeschlossen werden, und wird auch nicht ausgenommen.

Eine Ausnahmemöglichkeit besteht darüber hinaus nach Maßgabe des § 54a Abs. 3 für vernetzte Nebenbahnen, die schlechthin nicht von strategischer Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes sind. Dabei handelt es sich um keine von Gesetzes wegen eingeräumte Ausnahme, sondern eine Option zur Erlangung einer Ausnahme, nach einem im Einzelfall nötigen Prüfverfahren und einer Entscheidung der Europäischen Kommission.

Mit § 54 Abs. 4 wird von der Ausnahmemöglichkeit im Art. 2 Abs 3 lit. d der Richtlinie 2012/34/EU Gebrauch gemacht. Diese Richtlinienbestimmung ermöglicht es den Mitgliedstaaten, Serviceeinrichtungen entlang einer Anschlussbahn, die vom Anschlussbahnbetreiber selbst ausschließlich für Zwecke der eigenen Güterbeförderung genutzt werden, von der Anwendung des Art. 13 der Richtlinie 2012/34/EU auszunehmen.

**Zu Z 65 (§ 55 samt Überschrift):**

Den Regelungen über die von Eisenbahnunternehmen einzuhaltenden Trennungsmaßnahmen organisatorischer Natur und im Rechnungswesen liegt die Verpflichtung zur Umsetzung der Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 der Richtlinie 2012/34/EU zugrunde. Mit den vorliegenden Regelungen sollen insbesondere unzulässige Quersubventionierungen und andere Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

Entsprechend Art. 56 Abs. 12 der Richtlinie 2012/34/EU wird ausdrücklich verankert, dass die Schienen-Control Kommission befugt ist, die Einhaltung der Regelungen über die getrennte Rechnungsführung entweder selbst zu überprüfen, oder durch dazu Beauftragte überprüfen zu lassen.

In Umsetzung des Art. 56 Abs. 12 der Richtlinie 2012/34/EU wird der Schienen-Control Kommission die Befugnis eingeräumt, die Vorlage von Buchführungsdaten zu verlangen, aus diesen Daten Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen zu ziehen und dies dem Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft als dem für Angelegenheiten der staatlichen Beihilfen gemäß dem Bundesministeriengesetz innerstaatlich federführend zuständigen Bundesminister anzuzeigen.

**Zu Z 66 (§§ 55a und 55b samt Überschriften):**

§ 55a: Das nach Art. 8 der Richtlinie 2012/34/EU im Rahmen der staatlichen Vorsorge für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur geforderte Instrument einer veröffentlichten Leitstrategie besteht in Österreich bereits. Eine solche Strategie wurde vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Gesamtverkehrsplanung erstellt und veröffentlicht. Im Eisenbahngesetz 1957 soll dieses Instrument samt der Pflicht zur Weiterentwicklung bezüglich der Eisenbahninfrastruktur im Sinne der Richtlinienvorgabe gesetzlich verankert werden.

Dabei sind auch die richtliniengemäßen Kriterien zur Leitstrategie zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, das Anhörungsverfahren und die Pflicht zur Berücksichtigung der Leitstrategie in den Geschäftsplänen der Infrastrukturbetreiber zu verankern. All diese Vorgaben sollen im neuen § 55a umgesetzt werden.

Als Eisenbahninfrastruktur, auf die sich die Leitstrategie bezieht, ist das Eisenbahnsystem der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen vorgesehen, wie es für die Zugangsrechte im Schienenverkehrsmarkt zur Verfügung steht. Die finanzielle Last hierfür trägt im überwiegenden Maße der Bund.

Was die gebotene Anhörung vor der Veröffentlichung einer Leitstrategie anlangt, sind

insbesondere die mitbetroffenen Gebietskörperschaften, die Sozialpartner und andere Interessenvertretungen, wie beispielsweise Interessenvertretungen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Fahrgastverbände einzubeziehen.

Auf der Grundlage der allgemeinen Vorgaben aus der staatlichen Leitstrategie haben auf der Unternehmensebene die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Pflicht, sie in ihren Geschäftsplänen, welche im Einzelnen die Investitions- und Finanzierungsprogramme zu enthalten haben, zu berücksichtigen. Dabei haben sie ihrerseits den zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.

Im Rahmen der Geschäftspläne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen geht es um jene Teile, welche die Grundlage für die Realisierung der einzelnen Maßnahmen zur Planung, zum Bau oder zur Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur sind. Bei der ÖBB-Infrastruktur AG handelt es sich gemäß § 42 Bundesbahngesetz um den Rahmenplan als Bestandteil des Geschäftsplanes und als Grundlage für den Zuschussvertrag mit dem Bund. Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns sind die Festlegungen jeweils in den Geschäftsplänen oder sonstigen Plänen des Unternehmens betroffen, welche gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 den mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen und in ihrem Rahmen gewährten Finanzierungsbeiträgen der Gebietskörperschaften zugrunde liegen.

§ 55b: Im Art. 30 der Richtlinie 2012/34/EU sind neue Kriterien zu den vertraglichen Vereinbarungen über die finanziellen Leistungen vorgesehen, die von staatlicher Seite benötigt und beigesteuert werden, um die Eisenbahninfrastruktur bereitzustellen und auszubauen. Die Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Planung und den Bau der Eisenbahninfrastruktur selbst soll unberührt bleiben.

Die finanziellen Leistungen werden in Österreich zur Zeit im Wege von Verträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz und gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 beigesteuert. Beim Abschluss derartiger Verträge sind künftig zusätzlich die regulierungsrechtlichen Kriterien gemäß § 55b des Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit der Richtlinie 2012/34/EU zu beachten.

**Zu Z 68 (§ 56 samt Überschrift).**

In Umsetzung des Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU wird das schon bisher bestehende Zugangsrecht für Eisenbahnunternehmen zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen insoweit klarstellend ausgedehnt, als davon auch Anlageteile für die Anbindung von Serviceeinrichtungen und Infrastrukturen erfasst sind, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen könnten.

**Zu Z 69 (§ 57 samt Überschrift):**

Schon aus der bisherigen Definition des Begriffes „grenzüberschreitender Personenverkehr“ ergab sich, dass das Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zugunsten solcher Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste im grenzüberschreitenden Personenverkehr erbringen, insoweit eingeschränkt ist, als der Hauptzweck des Eisenbahnverkehrsdienstes im grenzüberschreitenden Personenverkehr liegen muss.

In einem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 10 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU hat die Europäische Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien festzulegen, wie zu ermitteln ist, ob der Hauptzweck eines Eisenbahnverkehrsdienstes im grenzüberschreitenden Personenverkehr liegt. Ein Durchführungsrechtsakt, nämlich die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdienste, wurde zwischenzeitlich erlassen. Als Regulierungsbehörde im Sinne dieser Durchführungsverordnung wird die Schienen-Control Kommission festgelegt.

**Zu Z 71 (§ 57a samt Überschrift):**

In Umsetzung des Art. 38 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU wird der Kreis derjenigen, die Anspruch auf Zuweisung von Fahrwegkapazität haben – dies sind nach geltender Rechtslage derzeit nur Zugangsberechtigte –, erweitert. Damit wird die Regelungen über „Antragsteller“ im Sinne des Art. 3 Z 19 der Richtlinie 2012/34/EU umgesetzt.

**Zu Z 72 (§ 57b samt Überschrift):**

In Umsetzung des Art. 41 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU werden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die an Zugangsberechtigte gestellten Anforderungen auf Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte ausgedehnt. Die Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigten sind in einem gemäß Art. 41 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU von der Europäischen Kommission zu erlassenden Durchführungsrechtsakt zu regeln. Ein Durchführungsrechtsakt, nämlich die Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-

Fahrwegkapazität und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 870/2014, wurde zwischenzeitlich erlassen.

**Zu Z 73 (§ 57c samt Überschrift):**

In einem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 10 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU hat die Europäische Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien festzulegen, wie zu ermitteln ist, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wird. Ein Durchführungsrechtsakt, nämlich die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdienste, wurde zwischenzeitlich erlassen. Als Regulierungsbehörde im Sinne dieser Durchführungsverordnung wird die Schienen-Control Kommission festgelegt.

**Zu Z 74 (§ 58 samt Überschrift):**

In Umsetzung des Art. 13 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Zugangsberechtigten, die dies verlangen (wie schon nach der bisherigen Rechtslage) Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren hat. Der vorgesehene Leistungskatalog orientiert sich an den Vorgaben im Anhang II Z 1 der Richtlinie 2012/34/EU.

**Zu Z 75 (§§ 58a und 58b samt Überschriften):**

§ 58a: Entsprechend Art. 3 Z 11 der Richtlinie 2012/34/EU sind Serviceeinrichtungen als Anlagen umschrieben, die dafür eingerichtet wurden, um darin bestimmte Leistungen als Serviceleistungen erbringen zu können. Das sind demnach Anlagen, die faktisch vorhanden und für diesen Zweck eingerichtet wurden. Es besteht somit nicht etwa ein Anspruch darauf, dass der Betreiber einer Serviceeinrichtung seine Serviceeinrichtung über den Bestand hinaus ausbaut; dies auch dann nicht, wenn Begehren auf Gewährung von Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtung erbracht werden, aus kapazitativen Gründen nicht entsprochen werden kann.

In Umsetzung des Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34/EU wird der Betreiber einer solchen Serviceeinrichtung, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde, jedoch verpflichtet, die Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung auszuschreiben.

§ 58b: In Umsetzung des Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU wird der Betreiber einer Serviceeinrichtung gesetzlich verpflichtet, Zugang zu seinen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, zu gewähren und die Leistungen zu erbringen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden. Es geht um Serviceeinrichtungen des Bestandes, und dafür ist Zugang zu gewähren; damit ist nicht etwa auch eine Pflicht für den Betreiber verbunden, in die Serviceeinrichtungen zu investieren, sie zu erweitern, um Zugangsinteressen zu entsprechen; eine solche Verpflichtung müsste überdies gesetzlich angeordnet werden, was von dieser Richtlinie nicht verlangt ist und im Eisenbahngesetz 1957 auch nicht vorgesehen ist.

Bietet der Betreiber von Serviceeinrichtungen zusätzlich Zusatzleistungen oder Nebenleistungen an, so hat er diese diskriminierungsfrei zu gewähren (Art. 13 Abs. 7 und 8 der Richtlinie 2012/34/EU).

Zweck des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, ist es, vor allem mit Schienenfahrzeugen physisch zur Serviceeinrichtung gelangen zu können, um die dort angebotenen Leistungen als Serviceleistungen in Anspruch nehmen zu können. Es handelt sich also in der Regel um die Inanspruchnahme einer Dienstleistung. Ein Rechtsanspruch eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, das Zugang zu einer Serviceeinrichtung einschließlich der dort erbrachten Serviceleistungen begehrt, in einer solchen Einrichtung Leistungen für sich oder für Dritte selbst erbringen zu dürfen, ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Lediglich beim Zugang zu Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf und zu Abstellgleisen ist das zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen berechtigt, in einer solchen Örtlichkeit auch den Fahrscheinverkauf selbst vornehmen zu dürfen bzw. seine Schienenfahrzeuge auf Abstellgleisen selbst abstellen zu dürfen.

Der im § 58b aufgezählte Leistungskatalog und die aufgezählten Kategorien von Serviceeinrichtungen orientieren sich an den Vorgaben des Anhanges II Z 2 bis 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

**Zu Z 76 und 77 (§ 59 samt Überschrift; Entfall des § 59a):**

In Umsetzung des Art. 27 und des Anhanges IV der Richtlinie 2012/34/EU werden die Angaben, die von Gesetzes wegen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen, in einigen Punkten gegenüber der bisherigen Rechtslage verfeinert.

Eine wesentliche Änderung gegenüber der bisherigen Rechtslage besteht darin, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen Informationen über Entgelte und Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und zu den Leistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, mit enthalten müssen oder diesbezüglich auf eine Internetseite des Betreibers dieser Serviceeinrichtungen zu verweisen haben. Bisher waren diesbezügliche Angaben in der Form eigener allgemeiner Geschäftsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 59a vorgeschrieben; diese Regelung kann bei der erweiterten neuen Fassung des § 59 entfallen.

Im Sinne der Transparenz der Bedingungen ist für die Schienennetz-Nutzungsbedingungen laut § 59 Abs. 1 verlangt, dass sie unentgeltlich und in allgemein zugänglicher Weise im Internet veröffentlicht werden müssen. Diese Anforderung gilt laut Abs. 4 auch für die Veröffentlichung der Informationen zum Zugang zu Serviceeinrichtungen und den Leistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, und zwar sowohl in dem Fall, in dem diese Informationen im Rahmen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden, als auch in dem Fall, in dem sie im Wege eines Verweises auf die Internetseite des Betreibers der Serviceeinrichtung zugänglich sind.

Was die nach § 59 Abs. 4 Z 2 lit. e) gebotene Angabe von Entgeltänderungen anlangt, umfasst sie aktuelle und grundsätzlich auch vorgesehene künftige; letzter soweit verfügbar, also als sie in Aussicht genommen und absehbar sind.

**Zu Z 78 (Entfall des § 59b):**

Infolge der Neuregelung des § 67i über ein Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität ist die bisherige Regelung des § 59b über Reservierungskosten nicht mehr erforderlich.

**Zu Z 79 und 80 (§ 62 Abs. 1, 3 und 4):**

Zur besseren Verständlichkeit gegenüber der bisherigen Rechtslage wird bereits im Abs. 1 ersichtlich gemacht, dass neben Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch diejenigen, denen die Funktion einer Zuweisungsstelle vertraglich übertragen worden ist, Zuweisungsstellen sind.

Die bisherige Regelung im Abs. 3 wird durch das Erfordernis ergänzt, dass mit der Funktion einer Zuweisungsstelle vertraglich nicht betraut werden darf, wer selbst Eisenbahnverkehrsdienste erbringt.

Die im Abs. 4 normierte Bekanntgabepflicht ist nunmehr gegenüber der Schienen-Control Kommission vorgesehen.

**Zu Z 81 (§§ 62a und 62b samt Überschriften):**

§ 62a: Es wird der Begriff „Betreiber einer Serviceeinrichtung“ neu eingeführt. Dieser kann ein Eisenbahninfrastruktur-, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Dritter sein. Die Begriffsbestimmung folgt den Vorgaben aus Art. 3 Z 12 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2012/34/EU.

Zwecks Vermeidung von Diskriminierungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und zu Leistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, und zwecks Schaffung erhöhter Transparenz müssen die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die von Schienenverkehrsmarktteilnehmern mit marktbeherrschender Stellung direkt oder indirekt kontrolliert werden, bestimmte Unabhängigkeitsvoraussetzungen erfüllen und ein vom kontrollierenden Schienenverkehrsmarktteilnehmer getrenntes Rechnungswesen haben. Die Schienen-Control Kommission ist befugt, die Einhaltung der Bestimmungen über das Rechnungswesen solcher Betreiber einer Serviceeinrichtung zu überprüfen.

§ 62b: Bisher hat die Zuweisungsstelle sowohl Fahrwegkapazität zugewiesen, als auch die Entgelte dafür festgelegt. Nunmehr wird richtliniengemäß vorgesehen, dass die Funktion der Entgeltfestsetzung und -erhebung auch getrennt von der Funktion einer Zuweisungsstelle wahrgenommen werden kann, und zwar durch eine entgelterhebende Stelle. Es ist aber auch zulässig, die Funktion einer Zuweisungsstelle und der entgelterhebenden Stelle weiterhin bei einer Stelle gemeinsam auszuüben.

Die Funktion einer entgelterhebenden Stelle obliegt entweder dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder demjenigen, der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertraglich mit der Wahrnehmung dieser Funktion betraut wird.

Wie schon nach bisheriger Rechtslage vorgesehen, darf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, die Funktion einer entgelterhebenden Stelle nicht selbst wahrnehmen, sondern muss diese Funktion vertraglich an jemanden übertragen, der die fehlenden



Unabhängigkeitsvoraussetzungen erfüllt.

**Zu Z 83 (§ 63 samt Überschrift):**

Die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Zuweisungsstelle unter den Bedingungen, wie sie in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auszugestalten sind, ist gemäß Abs. 1 nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und der möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.

Nach Abs. 2 ist für eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen (Integraler Taktfahrplan), wie das nach der Leitstrategie schrittweise ermöglicht werden soll, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die dafür erforderliche Fahrwegkapazität festzulegen.

Dieses Recht zur Festlegung einer solchen Fahrwegkapazität im Voraus ist jedoch vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen so auszuüben, dass einerseits keine Unvereinbarkeit mit seiner Verpflichtung zur Festlegung und Organisation im Voraus vereinbarter grenzüberschreitender Zugtrassen für den Güterverkehr in Güterverkehrskorridoren (Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines einheitlichen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr) entsteht und dass andererseits den Fahrwegkapazitätserfordernissen für die Erbringung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist weiters verpflichtet, die erforderlichen Angaben über die im Voraus festgelegte Fahrwegkapazität in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Diese Angaben müssen so hinreichend sein, dass Fahrwegkapazitätsberechtigte auf Basis dieser Angaben Begehren auf Zuweisung von konkreter Fahrwegkapazität ausarbeiten und bei der Zuweisungsstelle einbringen können. Ansonsten ist die einzuhaltende Verfahrensweise zur Zuweisung von im Voraus festgelegter Fahrwegkapazität ident mit der Verfahrensweise zur Zuweisung von nicht im Voraus festgelegter Fahrwegkapazität, die im Netzfahrplan berücksichtigt werden soll.

Auch in einem Fall nach Abs. 2 ist die Fahrwegkapazität unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zuzuweisen. Schon aus der Regelung, dass die im Voraus festgelegte Fahrwegkapazität nichtdiskriminierend zuzuweisen ist, ergibt sich, dass Regelungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die eine Zuweisung der im Voraus festgelegten Fahrwegkapazität für marktbeherrschende oder in weiten Teilen des österreichischen Eisenbahnsystems tätige Fahrwegkapazitätsberechtigte gegenüber solchen Fahrwegkapazitätsberechtigten erleichtern oder begünstigen, die nur auf Teilen des österreichischen Eisenbahnsystems eine Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität anstreben, rechtswidrig wären.

**Zu Z 84 (§ 64 samt Überschrift):**

Rahmenregelungen können nunmehr auch zwischen einer Zuweisungsstelle und einem Fahrwegkapazitätsberechtigten abgeschlossen werden.

**Zu Z 85 (§ 64a samt Überschrift):**

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen soll effizient netzübergreifende Fahrwegkapazität schaffen und zuweisen.

**Zu Z 86 (§ 65 samt Überschrift):**

Ergänzend zur bisherigen Rechtslage haben Zuweisungsstellen mit anderen Zuweisungsstellen zu vereinbaren, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen vor Aufnahme über Konsultationen zum Netzfahrplan in den Netzfahrplan aufzunehmen sind.

**Zu Z 87 (§ 65a samt Überschrift):**

Entsprechend Art. 53 der Richtlinie 2012/34/EU wird die Vorgangsweise für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die für Instandhaltungsarbeiten benötigt wird, und deren Auswirkungen auf anderen Fahrwegkapazitätsberechtigte geregelt.

**Zu Z 88 (§ 65b samt Überschrift):**

Ergänzend zur bisherigen Rechtslage wird eine Regelung zur Erhöhung der Transparenz bei Verhandlungen im Koordinierungsverfahren eingeführt.

**Zu Z 89 (§ 65c samt Überschrift):**

Ergänzend zur bisherigen Rechtslage wird für den Sonderfall, dass Abschnitte für überlastet erklärt sind, vorgesehen, dass Zuweisungsstellen Begehren auf gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität vorrangig zu berücksichtigen haben, um Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr, die nach den infrastruktureseitigen Vorgaben im Sinne eines Integralen Taktfahrplanes erbracht werden, ohne Durchbrechung zu ermöglichen.

**Zu Z 92 (§ 65f samt Überschrift):**

In Umsetzung des Art. 52 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass von einem Fahrwegkapazitätsberechtigten bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen die Aufgabe von nicht genutzten Zugtrassen zu verlangen ist, insbesondere wenn der Fahrweg überlastet ist.

**Zu Z 94 (§§ 67 bis 70 samt Überschriften):**

§ 67: Weegeentgelte und Entgelte für das Mindestzugangspaket sind wie bisher in Höhe der Kosten zu ermitteln, die aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

§ 67a: Wie bisher können Weegeentgelte Entgeltsbestandteile für Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur enthalten.

§ 67b: Zur Deckung der Kosten, die durch umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes resultieren, ist eine Änderung des Weegeentgeltes zulässig. Dies darf aber nur dann zu einer Überschreitung des Gesamtlöses führen, wenn auch für die Benützung von Bundesstraßen im Güterverkehr umweltbezogene Entgelte eingeführt sind.

Zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen hat die Europäische Kommission als Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 31 Abs. 5 zweiter Unterabs. der Richtlinie 2012/34/EU die Durchführungsverordnung (EU) 2015/429, ABl. Nr. L 70 vom 14.03.2015 S. 36, erlassen.

§ 67c: Wie bisher ist eine gemittelte Festsetzung der Weegeentgelte zulässig.

§ 67d: Zur Erreichung einer vollen Deckung der aus dem Eisenbahninfrastrukturbetrieb resultierenden Kosten können wie bisher Aufschläge zu den Weegeentgelten festgesetzt werden. Neu ist, dass hierfür eine Genehmigung der Schienen-Control Kommission erforderlich ist und dabei eine Vorgangsweise anzuwenden ist, die sich aus der Umsetzung des Art. 32 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU ergibt.

§ 67e: Dieser entspricht im Wesentlichen der bisherigen Rechtslage. Der Abschluss des Baues oder Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur muss jedoch nach Ablauf des Jahres 1988 (bisher: 15. März 1986) erfolgt sein.

§ 67f: In Umsetzung des Art. 32 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU ist vorgesehen, dass das Weegeentgelt für den Einsatz von Zügen, je nachdem ob diese mit ETCS ausgestattet sind oder nicht, auf bestimmten Eisenbahnkorridoren differenziert werden muss, wobei von der Ausnahmemöglichkeit des Art. 2 Abs. 11 und Art. 32 Abs. 4 zweiter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU Gebrauch gemacht wird.

§ 67g: Die Weegeentgelte haben für eine gleichartige Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein. Insbesondere sind für vergleichbare Eisenbahnverkehrsdienste im selben Schienenverkehrsmarktsegment gleiche Weegeentgelte zu erheben.

§ 67h: Zwecks Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur müssen die Entgeltregelungen, wie schon bisher, leistungsabhängige Bestandteile enthalten.

§ 67i: Bei Erfüllung gewisser Kriterien ist für die Nichtnutzung zugewiesener Fahrwegkapazität von der entgelterhebenden Stelle ein angemessenes Entgelt zu erheben.

§ 68: Die Festsetzung der Weegeentgeltregelung obliegt nunmehr der entgelterhebenden Stelle.

§ 68a: Verhandlungen über die Höhe der Weegeentgelte dürfen nur unter Aufsicht der Schienen-Control Kommission geführt werden, die den Verhandlungsteilnehmern drohende Verstöße gegen die Bestimmungen über die Festsetzung der Weegeentgelthöhe bekanntzugeben hat.

§ 69: Entsprechend Art. 31 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU wird festgelegt, dass Weegeentgelte an die entgelterhebende Stelle zu entrichten sind. Ist die entgelterhebende Stelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, hat sie die an sie entrichteten Weegeentgelte an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem diese Weegeentgelte zustehen, zu entrichten.

§ 69a: Wie bisher sind Weegeentgeltnachlässe unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.

§ 69b: Entgelte für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen, die innerhalb von Serviceeinrichtungen erbracht werden, dürfen anfallende Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht überschreiten.

§ 69c: Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben sind der Schienen-Control Kommission Informationen zu erhobenen Entgelten vorzulegen. Weiters müssen die entgelterhebenden Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen nachweisen können, dass verrechnete Entgelte den diesbezüglichen

Regelungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen entsprechen.

- § 70: Entgelterhebende Stellen haben mit anderen entgelterhebenden Stellen zusammenzuarbeiten, um vor allem eine bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste zu gewährleisten.

**Zu Z 95 (§ 70a samt Überschrift):**

Ergänzend zur derzeitigen Regelung wird vorgesehen, dass auch Betreiber von Serviceeinrichtungen für die Gewährung des Zuganges zu ihren Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und für die Gewährung von Serviceleistungen an die Rechtsform eines schriftlichen Vertrages gebunden sind.

Darf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst einen Vertrag über die Zuweisung von Fahrwegkapazität abschließen, so tritt an seine Stelle bei Vertragsabschluss die Zuweisungsstelle, an die dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Funktion einer Zuweisungsstelle übertragen hat. Soweit das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht auch die Funktion einer entgelterhebenden Stelle an diese Zuweisungsstelle vertraglich übertragen hat, sondern vertraglich die Funktion einer entgelterhebenden Stelle an eine entgelterhebende Stelle übertragen hat, ist die Zuweisungsstelle an die Vorgaben der entgelterhebenden Stelle gebunden.

Da nunmehr auch solche Fahrwegkapazitätsberechtigte, die kein zugangsberechtigtes Eisenbahnunternehmen sind, Anspruch auf Fahrwegkapazitätszuweisung haben, müssen sie einen Zugangsberechtigten namhaft machen, für den die Teile des Zuweisungsvertrages, die die für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur notwendigen Bedingungen enthalten und die eindeutig ersichtlich zu sein haben, rechtsverbindlich sind.

**Zu Z 96 (§ 71 samt Überschrift):**

Der § 71 bezieht sich nicht mehr auch auf die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, außerhalb des Mindestzugangspaketes. Neu eingeführt ist eine Bekanntgabepflicht an die Schienen-Control Kommission, wenn Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt wurden.

**Zu Z 97 (§ 71a samt Überschrift):**

Es wird festgelegt, wie ein Begehren auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und Gewährung von Serviceleistungen zu behandeln ist. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat zu entscheiden, ob und in welchem Umfang er einem solchen Begehren stattgibt. In gewissen Fällen ist die Ablehnung eines Begehrens schriftlich zu begründen und eine tragfähige Alternative bekannt zu geben.

**Zu Z 98 (§ 72 samt Überschrift):**

Verträge oder Urkunden über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sind von der Schienen-Control Kommission ganz oder teilweise für ungültig zu erklären, wenn die vertragsgegenständliche Fahrwegkapazität dem beschwerdeführenden Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen hätte werden müssen.

**Zu Z 99 (§ 73 samt Überschrift):**

Das Beschwerdeverfahren gegen den Betreiber einer Serviceeinrichtung ist dem bisherigen Beschwerdeverfahren bezüglich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen nachgebildet. Neu ist die Verpflichtung der Schienen-Control Kommission, bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen bestehende Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise abzuändern, um einen angemessenen Teil der vorhandenen Kapazitäten eines Betreibers einer Serviceeinrichtung auch dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zukommen zu lassen.

**Zu Z 100 (§ 73a samt Überschrift):**

Die im § 73a angeordnete Vorlagepflicht wird auf Betreiber von Serviceeinrichtungen ausgedehnt.

**Zu Z 101 (§ 74 samt Überschriften):**

In dieser Bestimmung ist zunächst der Maßstab für die Wettbewerbsüberwachung neu formuliert. Dabei wird nicht nur auf das diskriminierende Verhalten, diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden abgestellt, sondern allgemeiner auf Verstöße gegen Rechtsvorschriften (und zwar auf Verstöße gegen den 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 und gegen unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche, die Schienenverkehrsmarktregulierung regelnde Rechtsvorschriften). Damit wird nach dem Wortlaut des § 74 nicht nur die Freiheit von Diskriminierungen, wie sie in Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 gefordert ist, erfasst, sondern allgemeiner auch sonstige Zuwiderhandlungen gegen einschlägige Rechtsvorschriften einbezogen. Mit dieser Formulierungsänderung wird dem Wortlaut des Art. 56 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU Rechnung getragen,

der über die Diskriminierung im engeren Sinn hinaus auch sonstige Rechtsverletzungen im Zusammenhang mit der Regulierung mit einschließt.

Es wird weiters ausdrücklich geregelt, dass ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren auch auf Beschwerde einzuleiten ist. Das entspricht im Übrigen den Ergebnissen der bisherigen Rechtsprechung.

**Zu Z 102 (§ 74a samt Überschrift):**

Die Marktbeobachtung wird der Schienen-Control Kommission übertragen. Aus systematischen Gründen finden sich die Regelungen des bisherigen § 26 Abs. 2 nunmehr im § 74a als Abs. 2 und 3.

**Zu Z 103 (Entfall des § 75 samt Überschrift):**

In der Verwaltungspraxis sind die Regelungen über Zwangsmaßnahmen von der Schienen-Control GmbH bisher nie angewendet worden. Diese Regelungen sind auch unionsrechtlich nicht verpflichtend vorzusehen und können daher entfallen. Faktisches vertrags- oder bescheidwidriges Verhalten eines Eisenbahnunternehmens bleibt aber nach wie vor strafbar.

**Zu Z 104 (§ 75a samt Überschrift):**

Im § 75a wird zunächst präzisiert, dass als andere Eisenbahn (als eine Haupt- oder vernetzte Nebenbahn) hier eine Anschlussbahn erfasst ist. Weiters werden in die Regelung über den Zugang auf gewissen Anschlussbahnen, nach der bisher schon ein Zugang auf Anschlussbahnen zu Güterterminals und Häfen vorgesehen war, richtliniengemäß auch Anschlussbahnen zu sonstigen Serviceeinrichtungen einbezogen, falls letztere nicht ausschließlich dem eigenen Güterverkehr auf einer Anschlussbahn dienen.

**Zu Z 107 (§ 77 Abs. 1):**

Angesichts der neu formulierten Vorgabe der Richtlinie 2012/34/EU, wonach in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union nur mehr eine „einzige“ Regulierungsstelle in Schienenverkehrsmarktregulierungsangelegenheiten einzurichten ist, werden die (wenigen) regulierungsbehördlichen Aufgaben der Schienen-Control GmbH, die sie bisher in Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarktregulierung nach dem Eisenbahngesetz 1957 als Regulierungsbehörde neben der Schienen-Control Kommission auszuüben hatte, der Schienen-Control Kommission als nunmehr einziger nach dem Eisenbahngesetz 1957 in Österreich vorgesehener Regulierungsstelle bzw. Regulierungsbehörde übertragen.

Die Schienen-Control Kommission kann aber zur Erfüllung dieser Aufgaben gemäß § 81 Abs. 4 in ihrem Namen die Schienen-Control GmbH ermächtigen. Das kann verwaltungsökonomischerweise auch eine generelle Ermächtigung für die jeweiligen Aufgaben sein.

Davon abgesehen steht die Schienen-Control GmbH der Schienen-Control Kommission bewährtermaßen und weiterhin als permanente und geschäftsführende Stelle bei der Erfüllung aller ihrer Aufgaben zur Seite.

**Zu Z 108 (§ 77 Abs. 5):**

Damit die Schienen-Control Kommission ihre regulierungsbehördlichen Aufgaben mit der gebotenen Unabhängigkeit erfüllen kann, hat die Schienen-Control GmbH die notwendigen organisatorischen Vorkehrungen zu treffen. Sie ist für die Geschäftsführung verantwortlich. Dabei hat sie Anforderungen der Schienen-Control Kommission bezüglich der zur unabhängigen Erfüllung ihrer Aufgaben nötige personelle Ressourcen und notwendigem Sachaufwand angemessen zu berücksichtigen.

**Zu Z 109 (§ 78 Abs. 1):**

Der Terminologie des Art. 1 Abs. 2 Z 1 des Einführungsgesetzes zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen 2008 folgend wird eine entsprechende Anpassung im § 78 Abs. 1 vorgenommen („im behördlichen Verfahren“ anstelle „im Verwaltungsverfahren“). Die Schienen-Control GmbH hat das AVG anzuwenden; abweichende Regelungen enthält das Eisenbahngesetz 1957 nicht.

**Zu Z 110 (Entfall des § 78 Abs. 3 und 4):**

Da Zwangsmaßnahmen gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr vorgesehen sind, können die bisherigen, auf diese Zuständigkeit für Zwangsmaßnahmen bezugnehmenden Abs. 3 und 4 entfallen.

**Zu Z 112 (§ 78d samt Überschrift):**

Die bisherige Regelung über die Auskunftspflicht gegenüber der Schienen-Control GmbH im § 74a Abs. 1 wird aus systematischen Gründen in den neuen 6c. Teil verschoben, da sich die Auskunftspflicht, wie schon nach derzeitiger Rechtslage, nicht nur auf Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarktregulierung beschränkt.

**Zu Z 113 (§ 79 Abs. 4):**

Für die Bestellung eines Geschäftsführers der Schienen-Control GmbH ist das Stellenbesetzungsgesetz maßgeblich. Davon abgesehen wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verpflichtet, für ausreichende Transparenz bei der Bestellung eines Geschäftsführers der Schienen-Control GmbH Sorge zu tragen, wie es gleichermaßen gemäß § 82 Abs. 1 für die Bestellung der Mitglieder der Schienen-Control Kommission verlangt ist.

**Zu Z 114 (§§ 79a und 79b samt Überschriften):**

§ 79a: Die Regelungen sollen sicherstellen, dass die Wahrnehmung der Geschäftsführung weder beeinträchtigt, noch ihre unabhängige Ausübung, beispielsweise wegen Interessenkonflikten, gefährdet ist.

§ 79b: In Umsetzung des Art. 55 Abs. 3 fünfter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass mit der Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH betraute Personen mindestens ein Jahr nach Beendigung der Geschäftsführungstätigkeit der Schienen-Control GmbH bei Unternehmen, die der Schienenverkehrsmarktregulierung unterliegen, keine berufliche Position bekleiden bzw. berufliche Aufgaben wahrnehmen dürfen.

**Zu Z 117 (§ 81 Abs. 2 und 3):**

Angesichts der neu formulierten Vorgabe der Richtlinie 2012/34/EU, wonach in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union nur mehr eine „einzige“ Regulierungsstelle in Schienenverkehrsmarktregulierungsangelegenheiten einzurichten ist, werden die regulierungsbehördlichen Aufgaben der Schienen-Control GmbH, die sie bisher in Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarktregulierung nach dem Eisenbahngesetz 1957 als Regulierungsbehörde neben der Schienen-Control Kommission auszuüben hatte, der Schienen-Control Kommission als nunmehr einziger nach dem Eisenbahngesetz 1957 in Österreich vorgesehener Regulierungsstelle bzw. Regulierungsbehörde übertragen.

**Zu Z 118 (§ 81 Abs. 4):**

Bei den Aufgaben, die zweckmäßigerweise von der Schienen-Control Kommission an die Schienen-Control GmbH zur Wahrnehmung übertragen werden dürfen, handelt es sich um Aufgaben, die bisher in deren Aufgabenbereich fielen oder die ihr übertragen worden wären, wenn unionsrechtlich nicht nur eine einzige Regulierungsstelle zulässig wäre. Geht eine solche Übertragung über den Einzelfall hinaus, hat sie verfassungsrechtskonform in Rechtsform einer Verordnung zu erfolgen.

**Zu Z 119 (§ 82 Abs. 1):**

Seit der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, gehören auch Richter der Bundes- und Landesverwaltungsgerichte zum Richterstand. Die Zuständigkeit zur Bestellung eines Richters zum Mitglied oder Ersatzmitglied der Schienen-Control Kommission geht daher vom Bundesminister für Justiz auf die Bundesregierung über.

Den Vorgaben nach Art. 55 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU folgend ist vorgesehen, dass der Bestellung der Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission ein transparentes Auswahlverfahren zugrunde zu liegen hat.

**Zu Z 120 (§ 82a und 82b samt Überschriften):**

§ 82a: Die Regelungen sollen sicherstellen, dass die Wahrnehmung der Tätigkeit in der Schienen-Control Kommission weder beeinträchtigt, noch ihre unabhängige Ausübung, beispielsweise wegen Interessenkonflikten, gefährdet ist.

§ 82b: Der Vorgabe aus Art. 55 Abs. 3 fünfter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU folgend dürfen ehemalige Mitglieder der Schienen-Control Kommission mindestens ein Jahr nach Beendigung ihrer Tätigkeit bei der Schienen-Control Kommission bei Unternehmen, die der Schienenverkehrsmarktregulierung unterliegen, weder eine berufliche Position bekleiden noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.

**Zu Z 121 (§ 84 Abs. 1):**

Da die Schienen-Control Kommission Straf- und Vollstreckungszuständigkeiten zugewiesen bekommt, wird ergänzend geregelt, welche Verwaltungsverfahrensgesetze sie bei Ausübung dieser neuen Zuständigkeiten anzuwenden hat.

**Zu Z 122 (§ 84 Abs. 2 und 3):**

Die Einführung der Befangenheitsregelung im Abs. 2 setzt die Vorgabe aus Art. 55 Abs. 1 dritter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU um. In Umsetzung des Art. 56 Abs. 11 der Richtlinie 2012/34/EU wird

eine Verpflichtung zur Veröffentlichung von Bescheiden der Schienen-Control Kommission auf der Internetseite der Schienen-Control GmbH angeordnet.

**Zu Z 123 und 124 (§ 84 Abs. 5 bis 7):**

Die Regelungen werden entsprechend der Ausweitung der Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission zur Erlassung von Erledigungen in Form eines Bescheides angepasst.

**Zu Z 125 (§ 84 Abs. 9):**

Zur effizienteren Durchsetzung ihrer Bescheide erhält die Schienen-Control Kommission die Zuständigkeit zur Vollstreckung ihrer Bescheide.

**Zu Z 126 (§ 84a bis 84d samt Überschriften):**

- § 84a: Die bisherige Regelung über die Auskunftspflicht gegenüber der Schienen-Control Kommission im § 74a Abs. 1 wird aus systematischen Gründen in den 7. Teil verschoben, da sich die Auskunftspflicht, wie schon nach derzeitiger Rechtslage, nicht nur auf Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarktregulierung beschränkt. Desweiteren wurde der Kreis der Auskunftspflichtigen um die neu eingeführten entgelterhebenden Stellen und um die neu eingeführten Betreiber einer Serviceeinrichtung erweitert.
- § 84b: In Umsetzung des Art. 56 Abs. 7 der Richtlinie 2012/34/EU wird eine Verpflichtung der Schienen-Control Kommission zur Konsultierung von Vertretern der Dienstleistungsnutzer im Bereich des Schienengütertransportes und des Schienenpersonenverkehrs vorgesehen.
- § 84c: In Umsetzung des Art. 57 der Richtlinie 2012/34/EU wird eine Pflicht der Schienen-Control Kommission zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen vorgesehen.
- § 84d: Angesichts des überschaubaren kleinen Kreises an Normadressaten, die von Verordnungen der Schienen-Control Kommission betroffen sein können, ist es nicht erforderlich, die Verordnungen der Schienen-Control Kommission im Bundesgesetzblatt kundzumachen. Mit der Kundmachung solcher Verordnungen auf der Internetseite der Schienen-Control GmbH kann das Auslangen gefunden werden.

**Zu Z 129 und 130 (§§ 102 und 103):**

In detaillierter Umsetzung einer Vorgabe aus der Richtlinie 2008/57/EG (über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems) wird die Vorgangsweise bei Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstand und der Begriff „Auftraggeber“ definiert.

**Zu Z 131 (§ 110 und 111 samt Überschriften):**

Die bisher von den Eisenbahnunternehmen zu veröffentlichenden Infrastrukturregister sind nach dem Durchführungsbeschluss 2014/880/EU zusammenfassend zu einem nationalen Infrastrukturregister zu vernetzen und der Europäischen Eisenbahagentur zugänglich zu machen. Daher soll diese Aufgabe der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zugeordnet werden, welcher gemäß § 3 Abs. 1 Z 8 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes bereits die Aufgaben österreichweiter Registerführung zugeordnet sind und welche die Register gemäß § 112 und § 156 des Eisenbahngesetzes 1957 führt. Die für das Infrastrukturregister erforderlichen Daten sind von den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen.

**Zu Z 132 (§ 126 Abs. 2):**

In Umsetzung des Art. 4 Abs. 2 letzter Satz der Richtlinie 2007/59/EG wird vorgesehen, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Durchführung der im § 126 Abs. 2 angeführten Fahrten in Kenntnis zu setzen ist. Dies dient ausschließlich der Information des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Es verleiht dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht die Berechtigung, derartige Fahrten bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 126 Abs. 2 zu verbieten.

**Zu Z 133 (§ 130 samt Überschrift):**

Nach der bisherigen Rechtslage kann von der Zuständigkeitsbestimmung zugunsten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ausnahmsweise abgewichen werden und Eisenbahnunternehmen mit der Wahrnehmung einiger behördlicher Fahrerlaubnisangelegenheiten betraut werden.

Mit dieser Regelung sollte eine Übergangslösung für den Eventualfall geschaffen werden, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Anfangsstadium den durch ihre neu eingeführte Zuständigkeit für Fahrerlaubnisangelegenheiten erhöhten Arbeitsanfall nicht in einer vertretbaren Zeitspanne erledigen hätte können. Dieser Eventualfall ist aber nicht eingetreten, sondern die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat ihre Aufgabe als Behörde für Fahrerlaubnisangelegenheiten

von Anfang an bewältigt. Eine Notwendigkeit, den Eisenbahnunternehmen an ihrer Stelle gewisse Fahrerlaubnisangelegenheiten zu übertragen, war und ist auch derzeit nicht gegeben ist. Der bisherige § 130 Abs. 2 kann aufgehoben werden. Damit erübrigt sich auch die gesetzliche Verankerung eines Kontrollsystems im Sinne des Art. 19 Abs. 6 der Richtlinie 2007/59/EG.

**Zu Z 134 (§ 146 samt Überschrift):**

Im Eisenbahngesetz 1957 sollen die Verpflichtungen des Eisenbahnunternehmens richtliniengemäß detaillierter formuliert werden,

- ihre Triebfahrzeugführer nach einem System zu überwachen,
- dafür zu sorgen, dass nur Personen zum selbständigen Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges eingesetzt werden, die über eine gültige Fahrerlaubnis und eine gültige Bescheinigung verfügen,
- dafür zu sorgen, dass Triebfahrzeugführer, die sich in einem durch Medikamente, Alkohol oder Suchtmittel sowie durch Krankheit beeinträchtigten Zustand befinden, kein Triebfahrzeug selbständig führen und bedienen,
- erforderliche Maßnahmen zu ergreifen, wenn berufliche Fähigkeiten oder berufliche Eignungen eines Triebfahrzeugführers nicht mehr vorliegen oder fraglich sind.

Die Verpflichtungen ergaben sich schon bisher aus der allgemein gehaltenen Regelung des § 19 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957, und diese Regelung teilweise konkretisierend aus § 133 Abs. 1 der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung.

Des Weiteren sieht Anhang I Z 4 fünfter Absatz der unmittelbar anwendbaren Verordnung (EU) Nr. 36/2010, ABl. L Nr. L 13, vor, dass Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, die Triebfahrzeugführer beschäftigen oder unter Vertrag genommen haben, jederzeit (ärztliche) Entscheidungen, die sich infolge ärztlicher Untersuchung ergeben, unverzüglich umsetzen müssen.

Ausdrücklich geregelt wird, dass das Eisenbahnunternehmen eine ausgestellte Bescheinigung auszusetzen oder zu entziehen hat, wenn der Triebfahrzeugführer, für den die Bescheinigung ausgestellt wurde, die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung nicht mehr erfüllt.

**Zu Z 135 (§ 147 Abs. 2):**

In Umsetzung des Art. 17 erster Unterabsatz der Richtlinie 2007/59/EG wird die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens vorgesehen, der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die Beendigung seines Beschäftigungsverhältnisses mit einem Triebfahrzeugführer unverzüglich bekanntzugeben. Damit wird der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH bekannt, dass dem betreffenden Eisenbahnunternehmen keine Recht auf Auskunft über Daten und Angaben des bei ihm ehemals beschäftigten Triebfahrzeugführers aus dem Fahrerlaubnis-Register gemäß § 158 Z 5 zusteht.

**Zu Z 136 (§ 147a samt Überschrift):**

In Umsetzung des Art. 29 Abs. 2 bis 4 der Richtlinie 2007/59/EG werden die behördlichen Überwachungsbefugnisse des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gegenüber Eisenbahnunternehmen und Triebfahrzeugführern geregelt. Führt die Ausübung dieser Befugnis zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung für einen Triebfahrzeugführer nicht mehr vorliegen oder deren Vorliegen fraglich ist, kann die Behörde vom Eisenbahnunternehmen die Aussetzung der Bescheinigung oder die Durchführung zusätzlicher Kontrollen verlangen.

**Zu Z 137 (§ 150 Abs. 4):**

Wie für Amtssachverständige und nicht amtliche Sachverständige, die in einem Verwaltungsverfahren zur Erstattung von Gutachten bestellt werden, wird auch für sachverständige Prüfer, Arbeitsmediziner, arbeitsmedizinische Zentren, Gesundheitspsychologen oder klinische Psychologen die Geltung des § 7 AVG verfügt. Liegen Befangenheitsgründe, insbesondere Interessenkonflikte vor, haben sich diese Personen der Begutachtung zu enthalten.

**Zu Z 138 (§ 150a samt Überschrift):**

In Umsetzung des Art. 29 Abs. 3 der Richtlinie 2007/59/EG wird geregelt, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Überprüfung von sachverständigen Prüfern, Arbeitsmedizinern, arbeitsmedizinischen Zentren, klinischen Psychologen und Gesundheitspsychologen dahingehend, ob sie sich bei Vorliegen von Befangenheitsgründen der Begutachtung enthalten, befugt ist. Desweiteren ist er befugt zu überprüfen, ob sachverständige Prüfer nach wie vor die Voraussetzungen für ihre Bestellung erfüllen.

Kann die Begutachtungsbefugnis eines sachverständigen Prüfers eingeschränkt werden, kann dies entweder auf Antrag des sachverständigen Prüfers oder auch vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und

Technologie von Amts wegen bescheidmäßig erfolgen. Die amtswegige bescheidmäßige Einschränkung der Begutachtungsbefugnis eines sachverständigen Prüfers kommt insbesondere dann in Betracht, wenn dessen Überprüfung ergeben hat, dass nicht mehr alle Voraussetzungen für seine Bestellung vorliegen.

Erfüllt ein sachverständiger Prüfer nicht mehr die Voraussetzungen für seine Bestellung, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie seine Bestellung zum sachverständigen Prüfer zu widerrufen.

**Zu Z 140 (§§ 155a samt Überschrift):**

In Umsetzung des Art. 29 Abs. 3 der Richtlinie 2007/59/EG wird geregelt, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie befugt ist zu überprüfen, ob der Betrieb von Schulungseinrichtungen dem Genehmigungsbescheid entsprechend erfolgt und die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung zum Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nach wie vor vorliegen.

Kann der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung eingeschränkt werden, kann diese entweder auf Antrag des Betreibers der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung oder auch vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie von Amts wegen bescheidmäßig erfolgen. Die amtswegige bescheidmäßige Einschränkung des Betriebes einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung kommt insbesondere dann in Betracht, wenn eine Überprüfung des Betriebes einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung ergeben hat, dass nicht mehr alle Voraussetzungen für ihren derzeitigen Betriebsumfang vorliegen.

Liegen die Voraussetzungen für den Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nicht mehr vor, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung einzustellen.

**Zu Z 141 (§§ 161a bis 161f samt Überschriften):**

Das Eisenbahngesetz 1957 enthält bisher keine Regelungen, wie vorzugehen ist, wenn behördenseitig Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für eine ausgestellte ausländische Fahrerlaubnis oder für eine ausgestellte ausländische Bescheinigung auftauchen. Auch umgekehrt ist derzeit nicht geregelt, wie behördlicherseits und seitens der Eisenbahnunternehmen zu verfahren ist, wenn eine ausländische Fahrerlaubnisbehörde Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für eine ausgestellte inländische Fahrerlaubnis bzw. für eine ausgestellte inländische Bescheinigung mitteilt. Für diese in der Vollzugspraxis eher ausnahmsweise auftretenden Fallkonstellationen wird eine Regelung getroffen, wie sie nach Art. 29 der Richtlinie 2007/59/EG vorgegeben ist.

8. Hauptstück

§ 161a: In Umsetzung des Art. 29 Abs. 4 und 5 der Richtlinie 2007/59/EG wird festgelegt, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein in diesem Artikel vorgegebenes Verfahren einzuleiten hat, wenn er festgestellt hat, dass der Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis die Voraussetzungen für die Ausstellung seiner Fahrerlaubnis nicht mehr erfüllt. Zur Aussetzung oder Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis bleibt nur die ausländische Behörde befugt, die die Fahrerlaubnis ausgestellt hat. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der ausländischen Behörde kann die Europäische Kommission befasst werden, welche die erforderlichen Maßnahmen treffen kann.

Während dieser Verfahren kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem Inhaber der ausländischen Fahrerlaubnis die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf den im § 125 angeführten Eisenbahnen untersagen.

§ 161b: In Umsetzung des Art. 29 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG wird festgelegt, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einem begründeten Verlangen einer ausländischen, für Fahrerlaubnisangelegenheiten zuständigen Behörde, das Vorliegen der Voraussetzungen einer von ihr ausgestellten Fahrerlaubnis zu kontrollieren und diese gegebenenfalls auszusetzen, nachzukommen hat. Sie hat der ausländischen Behörde innerhalb von vier Wochen die Entscheidung über deren Verlangen mitzuteilen.

§ 161c: In Umsetzung des Art. 29 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG wird festgelegt, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein in diesem Artikel vorgegebenes Verfahren einzuleiten hat, wenn er festgestellt hat, dass der Inhaber einer ausländischen Bescheinigung die Voraussetzungen für die Ausstellung seiner Bescheinigung nicht mehr erfüllt. Zur Aussetzung oder Entziehung einer ausländischen Bescheinigung bleibt nur das ausländische Eisenbahnunternehmen befugt, das die Bescheinigung ausgestellt hat.

Während dieser Verfahren kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technolo-



gie dem Inhaber der ausländischen Bescheinigung die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf den im § 125 angeführten Eisenbahnen untersagen.

- § 161d: In Umsetzung des Art. 29 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG wird festgelegt, dass ein österreichisches Eisenbahnunternehmen einem begründetes Verlangen einer ausländischen, für Fahrerlaubnisangelegenheiten zuständigen Behörde, das Vorliegen der Voraussetzungen einer von ihm ausgestellten Bescheinigung zu kontrollieren und diese gegebenenfalls aussetzen, nachzukommen hat. Das Eisenbahnunternehmen hat der ausländischen Behörde innerhalb von vier Wochen die Entscheidung über deren Verlangen mitzuteilen.

#### 9. Hauptstück

- § 161e: In Umsetzung des Art. 27 der Richtlinie 2007/58/EG wird die Durchführung einer unabhängigen Beurteilung der Aspekte des Triebfahrzeugführerwesens durch dafür besonders qualifizierte Sachverständige eingeführt, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie amtswegig in Abständen von höchstens fünf Jahren zur Gutachtenserstellung zu bestellen hat. Tätigkeiten, die vom Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahnunternehmen bereits erfasst sind, sind von der unabhängigen Beurteilung ausgenommen.
- § 161f: In Umsetzung des Art. 26 der Richtlinie 2007/59/EG wird vorgesehen, dass diejenigen, die Tätigkeiten im Triebfahrzeugführerwesen ausüben, diese Tätigkeiten im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen ständig überwachen. Davon ausgenommen sind Tätigkeiten, die von den Sicherheitsmanagementsystemen der Eisenbahnunternehmen erfasst sind.

#### **Zu Z 143 (§ 164):**

Im Zusammenhang mit der Stärkung der Rechte der Regulierungsstelle sieht die Richtlinie 2012/34/EU auch vor, dass die Regulierungsstelle ihre Entscheidungen durchsetzen können und gegebenenfalls geeignete Sanktionen einschließlich Geldbußen verhängen können muss. Dazu ist vorgesehen, dass die Schienen-Control Kommission nicht nur die Zuständigkeit gemäß § 84 Abs. 9 erhält, ihre Bescheide zu vollstrecken, sondern sie wird auch mit einer verwaltungsstrafbehördlichen Zuständigkeit betraut.

#### **Zu Z 144 (§ 165 Z 7):**

Gemäß § 110 Abs. 2 hat nunmehr die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH anstelle der Eisenbahnunternehmen ein einziges Infrastrukturregister für alle österreichischen Eisenbahnen, die vom 8. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 erfasst sind, zu erstellen. Die Eisenbahnunternehmen haben die für die Erstellung dieses Infrastrukturregisters erforderlichen Daten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zu übermitteln. Ein Verstoß gegen diese Verpflichtung wird verwaltungsstrafrechtlich geahndet.

#### **Zu Z 150 (Entfall des § 175 Abs. 11, 13 und 20):**

Im Sinne des Deregulierungsauftrages (Art. I des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 151/2001) können diese wegen Zeitablaufes nicht mehr benötigten Übergangsbestimmungen aufgehoben werden.

#### **Zu Z 151 (§ 176 Abs. 1a):**

In Umsetzung des Art. 37 Z 2a letzter Satz der Richtlinie 2007/59/EG wird vorgesehen, dass Triebfahrzeugführer, die Triebfahrzeuge im Ausland in den im Abs. 1 ausgeführten Verkehren selbständig führen und bedienen und für die keine Fahrerlaubnis und keine Bescheinigung ausgestellt sein muss, sich den in den §§ 139 und 146 Abs. 4 geregelten Überprüfungen zu unterziehen haben. Mit dem Auslaufen der Übergangsfrist im Abs. 1 am 31. Oktober 2018 wird diese Bestimmung obsolet.

#### **Zu Z 152 (§ 176 Abs. 2a und 2b):**

In Umsetzung des Art. 37 Z 4 der Richtlinie 2007/59/EG wird vorgesehen, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und die Eisenbahnunternehmen für Triebfahrzeugführer, für die gemäß Abs. 2 keine Fahrerlaubnis und keine Bescheinigung ausgestellt sein muss, schrittweise Überprüfungen einführen müssen, die mit den in den §§ 139 und 146 Abs. 4 geregelten Überprüfungen vergleichbar sind. Da der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die Triebfahrzeugführer, für die keine Fahrerlaubnis und Bescheinigung ausgestellt werden muss, nicht bekannt sind, sind diese Triebfahrzeugführer von dem Eisenbahnunternehmen, dem die Triebfahrzeugführer angehören, innerhalb angemessener Zeit bekanntzugeben.

Mit dem Auslaufen der Übergangsfrist im Abs. 2 am 31. Oktober 2018 wird diese Bestimmung obsolet.

#### **Zu Z 153 (§ 176b samt Überschrift):**

Die Übergangsbestimmung zur vorliegenden Novelle stellt darauf ab, dass die in der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehenen Instrumente einerseits einer staatlichen Strategie für den Ausbau der Ei-

senbahninfrastruktur, die in den Geschäftsplänen der Unternehmen zu berücksichtigen ist, und andererseits auch der Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur bereits vorhanden sind. Für deren Ausgestaltung sieht die Richtlinie 2012/34/EU jeweils einige regulierungsrechtliche Anforderungen vor, die gesetzlich verankert werden.

Im Sinne der Kontinuität zu diesen bestehenden Instrumenten soll die veröffentlichte Strategie, soweit sie das Schienennetz betrifft, als erste Leitstrategie gemäß dem neu eingefügten § 55a gelten. Sie wird nach dessen Anforderungen weiter zu entwickeln sein, und dabei werden auch die Anhörungsrechte gemäß § 55a Abs. 3 zu beachten sein.

Die bestehenden Verträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz und gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 erfüllen bereits einige Kriterien nach dem neuen § 55b in Verbindung mit der Richtlinie 2012/34/EU. Beim Neuabschluss solcher Verträge sind alle Kriterien gemäß § 55b von vornherein einzuhalten. Bestehende und fortlaufende Verträge sind diesen Kriterien entsprechend anzupassen.

Die mit § 165e eingeführte unabhängige Beurteilung ist gemäß der Vorgabe des Art. 27 der Richtlinie 2007/59/EG in Abständen von höchstens fünf Jahren vorzunehmen. Nachdem die Regelungen über die Triebfahrzeugführer im 9. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 im Jahr 2010 in Kraft getreten sind, ist dafür zu sorgen, dass die erstmalige unabhängige Beurteilung ehestmöglich, spätestens mit Ablauf des 30. Juni 2016 vorliegt.