

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Europäische Union hat im Jahr 2016 das sogenannte vierte Eisenbahnpaket erlassen, das folgende drei Richtlinien enthält:

- Richtlinie (EU) 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdiene und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur;
- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems; und
- Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit.

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

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

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

In informellen Gesprächen zwischen den zuständigen Mitarbeitern der Europäischen Kommission und Vertretern des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde aufgezeigt, dass einige Artikel der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums exakter umgesetzt werden müssten.

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

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

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden

- die Richtlinien der technischen Säule des vierten Eisenbahnpaketes sowie bisher einige nicht oder nicht detailliert genug umgesetzte Artikel der Richtlinie 2012/34/EU innerstaatlich umgesetzt,
- über die Richtlinienumsetzungen hinaus Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 vorgenommen.

Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems

Der Gesetzentwurf sieht in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 schwerpunktmäßig folgende Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 vor:

- Einführung einer Genehmigung zur Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen;
- Verpflichtung zur Einholung einer positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union vor Ausschreibung und Vergabe für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung;
- Einführung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und einer Fahrzeugtypengenehmigung für solche Schienenfahrzeuge; diese Genehmigungen sind – unter Mitwirkung der nationalen Sicherheitsbehörde – von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union für Schienenfahrzeuge zu erteilen, deren Verwendungsgebiet in mehr als einem Mitgliedstaat der Europäischen Union liegt;
- Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Mitbenützung von Eisenbahninfrastruktur für Prüffahrten im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen oder für den erstmaligen Einsatz von genehmigten Schienenfahrzeugen in ihrem Verwendungsgebiet gegen Kostenersatz einzuräumen;
- Pflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens, sich vor Einsatz eines genehmigten Schienenfahrzeuges auf einer in seinem Verwendungsgebiet ausgewiesenen Eisenbahn zu vergewissern, dass es mit der Eisenbahn technisch kompatibel ist;
- Bisherige Eintragungen in das (österreichische) Einstellungsregister werden nunmehr in das Europäische Fahrzeugeinstellungsregister ab dessen Betriebsbereitschaft eingetragen; das österreichische Einstellungsregister geht im Europäischen Fahrzeugeinstellungsregister auf;
- Gestaltung des Infrastrukturregisters in der Weise, dass die technische Kompatibilität zwischen einem Schienenfahrzeug und dem Eisenbahnnetz, auf dem es eingesetzt werden soll, geprüft werden kann;
- Einführung eines Verwaltungsverfahrens zur „Benennung“ von Konformitätsbewertungsstellen, damit diese als „benannte Stellen“ tätig werden können;
- Einführung eines Verwaltungsverfahrens zur Erteilung der „Bestimmung“ für Konformitätsbewertungsstellen, damit diese Stellen als „bestimmte Stellen“ tätig werden können.

Die erlassenen Durchführungsverordnungen zur Richtlinie (EU) 2016/797 wiederholen in den überwiegenden Fällen in oft viel ausführlicher Art und Weise die Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/797 beziehungsweise machen sie Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/797 durch Verweis auf diese sowohl für die Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch für die nationale Sicherheitsbehörde gleichermaßen anwendbar. Wegen des bei Verordnungen der Europäischen Union geltenden Verbotes der speziellen Transformation, des geltenden Verbots der inhaltlichen Präzisierung und des geltenden Verbots der inhaltlichen Wiederholung werden die Regelungen dieser Durchführungsverordnungen, auch wenn sie sich gleichzeitig in der Richtlinie (EU) 2016/797 finden, innerstaatlich nicht umgesetzt.

Zur Richtlinie (EU) 2016/797 hat die Europäische Kommission folgende, unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte erlassen:

- Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission;
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 über die Muster der EG-Prüferklärungen und – Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und –Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission;

- Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates.

Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit

Der Gesetzentwurf sieht in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 schwerpunktmäßig folgende Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 vor:

- Festlegung der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als nationale Sicherheitsbehörde;
- Einschränkung der Möglichkeit zur Erlassung nationaler Sicherheitsvorschriften;
- Ersatz der bisherigen Sicherheitsbescheinigung durch eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung; diese ist – unter Mitwirkung der nationalen Sicherheitsbehörde – von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union für Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erteilen, deren geographisches Tätigkeitsgebiet mehr als einen Mitgliedstaat der Europäischen Union umfasst;
- Genehmigung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verfahren zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung;
- Genehmigung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Verfahren zur Erteilung der Sicherheitsgenehmigung;
- Regelungen über Anforderungen und Funktionen des Instandhaltungssystems von für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständigen Stellen;
- Regelungen über die ministerielle Aufsicht über Sicherheitsmanagementsysteme und streckenseitige Teilsysteme und korrespondierend dazu über Aufsichtsbefugnisse und die Setzung von Maßnahmen bei Auftreten schwerwiegender Sicherheitsrisiken.

Die erlassenen Durchführungsverordnungen zur Richtlinie (EU) 2016/798 wiederholen in den überwiegenden Fällen in oft viel ausführlicher Art und Weise die Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/798 beziehungsweise machen sie Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/798 durch Verweis auf diese sowohl für die Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch für die nationale Sicherheitsbehörde gleichermaßen anwendbar. Wegen des bei Verordnungen der Europäischen Union geltenden Verbotes der speziellen Transformation, des geltenden Verbots der inhaltlichen Präzisierung und des geltenden Verbots der inhaltlichen Wiederholung werden die Regelungen dieser Durchführungsverordnungen, auch wenn sie sich gleichzeitig in der Richtlinie (EU) 2016/798 finden, innerstaatlich nicht umgesetzt.

Zur Richtlinie (EU) 2016/798 hat die Europäische Kommission folgende, unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte erlassen:

- Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stelle gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission;
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission;
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010;
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission.

Nach wie vor in Geltung sind nachstehende unmittelbar anwendbare Rechtsakte, die die Europäische Kommission auf der Basis der Richtlinie 2004/49/EG erlassen hat:

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009;
- Verordnung (EG) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist.

Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Es werden ergänzende Regelungen zu Fahrwegkapazität, die bei Erstellung der Netzfahrpläne nicht berücksichtigt werden muss, Regelungen über die Möglichkeit, Entgelte für Fahrwegkapazität, die für die Instandhaltung von Eisenbahnen notwendig ist, zu verlangen und eine Konsultationspflicht der Beteiligten vor Erstellung der Schienennetznutzungsbedingungen in das Eisenbahngesetz 1957 aufgenommen.

Sonstige schwerpunktmaßigen Änderungen im Eisenbahngesetz 1957

- Ausweitung der bisher auf Haupt- und vernetzte Nebenbahnen eingeschränkten Verordnungsermächtigung des § 21c auf alle Eisenbahnen;
- Anpassung des Geltungsbereiches des 9. Teils des Eisenbahngesetzes 1957
- Anpassung der Regelungen zu Eisenbahnübergängen
- Recht der Eisenbahnbehörde zur Überprüfung und Überwachung der Einhaltung sämtlicher Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 einschließlich ergangener Verordnungen zu diesem Bundesgesetz und solcher Bestimmungen, die unmittelbar anwendbar sind;
- Befugnisse der Eisenbahnbehörden im Zuge einer Überprüfung und Überwachung;
- Verpflichtung der Überprüften bzw. Überwachten, einen von der Eisenbahnbehörde festgestellten, nicht rechtskonformen Zustand zu beseitigen;
- Verpflichtung ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Namhaftmachung eines Zustellungsbevollmächtigten;
- sinngemäße Ausdehnung der gegenüber Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen und sachverständigen Prüfern gemäß dem 9. Teil bestehenden Überwachungsbefugnisse auf alle genehmigten Schulungseinrichtungen und bestellten sachverständigen Prüfer;

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

Zu Z 1 (§ 9b samt Überschrift):

In der Praxis hat sich herausgestellt, dass der Stand der Technik aufgrund seiner Definition sowohl für die Normunterworfenen als auch von den Vollzugsbehörden, schwer zu erfassen ist. Aus diesem Grund soll eine Klarstellung dahingehend vorgenommen werden, wann der Stand der Technik jedenfalls als erfüllt anzusehen ist. Der Nachweis des Standes der Technik soll jedenfalls dann als erwiesen angesehen werden, wenn im Zuge eines Genehmigungsverfahrens die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik nachgewiesen wird. Unter den anerkannten Regeln der Technik sind die in Frage kommenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) bzw. die in diesen angeführten europäischen Normen zu verstehen sowie – falls keine TSI Anwendung finden – die nationalen Vorschriften und harmonisierten europäischen Normen.

Zu Z 2 (§ 10b samt Überschrift):

Die Richtlinie (EU) 2016/798 regelt auch den Umgang der Eisenbahnunternehmen mit anderen natürlichen oder juristischen Personen, deren Verhalten für die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn relevant ist, und bezeichnet diese als Akteure. Die wichtigsten Akteure und ihre Tätigkeiten sind beispielsweise aufgezählt.

Zu Z 3 (§ 12):

Die bisherige Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde für nicht-öffentliche Eisenbahnen wird dem Landeshauptmann übertragen. Damit kommt es zu einer vereinfachenden Bündelung der Zuständigkeiten

der Eisenbahnbehörden bei der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einerseits und den Landeshauptmännern andererseits, wobei nur für wenige spezielle Aufgaben Zuständigkeiten der Bezirksverwaltungsbehörde verbleiben (§§ 30a, 44, 45, 50 und 96).

In der beim Gerichtshof der Europäischen Union gegen die Republik Österreich anhängigen Rechtssache C-796/19 betreffend eine nicht ordnungsgemäße Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG vertritt die Europäische Kommission die Rechtsauffassung, dass es in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union nur eine einzige nationale Sicherheitsbehörde geben dürfe. Um ein künftiges Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich zu vermeiden, wird vorgesehen, dass alle Angelegenheiten, deren Wahrnehmung in der Richtlinie (EU) 2016/798 der nationalen Sicherheitsbehörde vorbehalten sind, von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wahrzunehmen sind. In weiterer Konsequenz ist daher auch vorgesehen, dass der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Zuständigkeit in Angelegenheiten der Sicherheitsgenehmigung und der Interoperabilität für vernetzte Nebenbahnen zukommt.

Zu Z 4 (§ 13a Abs. 1 und 2):

Die bisherige Bestimmung über den Sicherheitsbericht der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde richtliniengemäß dahingehend ergänzt, dass zusätzlich über die Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden zu berichten ist.

Zu Z 5 (§ 15h Abs. 1):

Die vorgesehenen Mitteilungspflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen soll es der Behörde ermöglichen, rascher von Tatbeständen Kenntnis zu erlangen, die eine Entziehung der Verkehrsgenehmigung und der Verkehrskonzession notwendig machen.

Zu Z 6 (§ 15h Abs. 3):

Die bisher vorgesehene zwingende Verpflichtung zur Erbringung eines Nachweises, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung noch vorliegen, wird dahingehend ersetzt, dass ein solcher Nachweis nur mehr erbracht werden muss, wenn dies die Behörde verlangt. Die bisherige Regelung, die etwas strenger ist als die Vorgaben in der Richtlinie 2012/34/EU, hat sich in der Verwaltungspraxis insbesondere deshalb als unzweckmäßig erwiesen, da in vielen Fällen der Zeitraum zwischen der Erteilung der Verkehrsgenehmigung und der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung, welche für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienssten notwendig ist, länger als sechs Monate war.

Zu Z 7 und 8 (§§ 15j Abs. 4 bis 6 und 16e):

Die vorgesehenen Mitteilungspflichten der Verwaltungsstrafbehörden und der Gerichte sollen es der Behörde ermöglichen, rascher von Tatbeständen Kenntnis zu erlangen, die eine Entziehung der Verkehrsgenehmigung und der Verkehrskonzession notwendig machen.

Zu Z 9 (§ 19 Abs. 2 und 3):

Zu den allgemein im § 19 geregelten Pflichten der Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung ist eine ergänzende und klarstellende Einfügung dahingehend vorgesehen, dass sich die vom Eisenbahnunternehmen zu treffenden Vorkehrungen auch darauf erstrecken, dass von ihm selbst eingesetzte Eisenbahnbedienstete für die jeweiligen Tätigkeiten geeignet und zuverlässig sind, und dafür tragen die Eisenbahnunternehmen die Verantwortung. Vorkehrungen sind nicht nur für einen erstmaligen Einsatz der Eisenbahnbediensteten, sondern etwa auch für besondere Fälle eines gegebenenfalls fraglichen Fortbestandes deren voller Eignung und Zuverlässigkeit zu treffen. Daraufhin soll auch festgehalten werden, dass die Eisenbahnunternehmen dafür Sorge zu tragen haben, dass insbesondere Schienenfahrzeuge und Betriebsanlagen von befugten Personen gefahrlos benutzt werden können. In diesem Zusammenhang sind auch Maßnahmen zu setzen, welche die Benützung der Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge barrierefrei im Sinne des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGStG) ermöglichen.

Zu Z 10 (§ 19a Abs. 1 erster Satz):

Die Anpassung ist erforderlich, da nunmehr ein Sicherheitsmanagementsystem entweder im Zuge des Verfahrens zur Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder im Zuge des Verfahrens zur Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung genehmigt und nicht mehr zertifiziert wird. Für Eisenbahnunternehmen, die auf freiwilliger Basis ein Sicherheitsmanagementsystem einführen, genügt weiterhin, dass ein solches von einer Konformitätsbewertungsstelle zertifiziert ist.

Zu Z 11 (§ 19d samt Überschrift):

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrsmarktes werden in Österreich verstärkt auch Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz in Österreich tätig sein. Solche ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen haben eine Zustellungsbevollmächtigten zu bestellen, falls sie über keine zustellungsrechtliche Zustelladresse verfügen. Dadurch soll eine rasche und rechtlich wirksame Zustellung wichtiger behördlicher Erledigungen, wie beispielsweise von Bescheiden, mit denen die Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes verfügt wird, ermöglicht werden.

Zu Z 12 (§ 21a Abs. 5):

Gemäß § 21a haben Eisenbahnunternehmen u.a. das Verhalten einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, durch – von der Behörde zu genehmigende - allgemeine Anordnungen zu regeln. Diese Vorgabe gilt jedoch nicht, wenn das Verhalten einschließlich der Ausbildung bereits durch Bundesgesetz oder in auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen geregelt ist. Durch die Änderung soll klargestellt werden, dass dies auch für den Fall gilt, dass das Verhalten einschließlich der Ausbildung bereits durch unmittelbar anwendbare unionsrechtliche Regelungen geregelt ist.

Zu Z 13 (§ 21b Abs. 3):

Schon die Verordnung (EU) 2015/995 der Kommission vom 8. Juni 2015 zur Änderung des Beschlusses 2012/757/EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen bestimmt, dass neben der regelmäßigen medizinischen Untersuchung eine zusätzliche spezifische medizinische Untersuchung und/oder ein psychologisches Gutachten erforderlich ist, wenn u.a. ein ausreichend begründeter Zweifel an der medizinischen oder psychologischen Eignung der Person besteht. Gemäß der Verordnung kann dies insbesondere nach einer gefährlichen Unregelmäßigkeit oder nach einem Unfall als Folge menschlichen Versagens der betreffenden Person der Fall sein. Traumatische Erlebnisse, wie das Erleben von Tod oder Verletzten, stellen psychisch hoch belastende Situationen bzw. eine psychische Gefahr dar. Dies trifft vor allem beim sicherheitskritischen Personal nach Unfällen zu. Die Beschäftigten sehen sich in einer enormen psychischen Belastung nach derartigen Vorfällen und finden sich in unterschiedlichsten Regelungen (weitere Dienstausübung untersagt oder gewünscht) wieder. Um diesen Situationen entgegenzuwirken, ist eine einheitliche Vorgehensweise für den Verkehrsträger Eisenbahn unumgänglich und stellt eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit dar. Diese einheitliche Vorgehensweise soll durch eine verpflichtende Freistellung der Bediensteten von 72 Stunden sichergestellt werden. Die Dauer von 72 Stunden orientiert sich an der Internationalen statistischen Klassifikation der Krankheiten und verwandter Gesundheitsprobleme (ICD 10). Gemäß ICD 10 definiert sich eine akute Belastungsreaktion als vorübergehende Störung, die sich bei einem psychisch nicht manifest gestörten Menschen als Reaktion auf eine außergewöhnliche physische oder psychische Belastung entwickelt. Die Symptome reichen von "Betäubung", mit einer gewissen Bewusstseinseinsengung und eingeschränkten Aufmerksamkeit, einer Unfähigkeit, Reize zu verarbeiten und Desorientiertheit bis zu einem Sichzurückziehen aus der Umweltsituation und klingen in der Regel nach spätestens zwei bis drei Tagen ab. Von der verpflichtenden Freistellung von 72 Stunden kann jedoch abgesehen werden, wenn ein psychologisches Gutachten einen begründeten Zweifel an der medizinischen oder psychologischen Eignung ausschließt.

Zu Z 15 und 16 (§ 21c Abs. 1 Z 1 und 7):

Da im Jahr 2010 ein Bedarf zur Regelung qualifizierter Tätigkeiten für Eisenbahnbedienstete bestand und um rasch eine solche Regelung entwickeln zu können, wurde als erste Etappe die Verordnungsermächtigung im § 21c auf Bedienstete von Haupt- oder vernetzte Nebenbahnen eingeschränkt. Da zwischenzeitlich für diese Bediensteten die Eisenbahn-Eignungs- und Prüfverordnung (BGBl. II Nr. 31/2013) erlassen wurde, wird als zweite und letzte Etappe die Verordnungsermächtigung auf Bedienstete aller Eisenbahnunternehmen ausgedehnt. Weitere Verordnungen zu diesem Regelungskreis würden Eisenbahnunternehmen die Erlassung allgemeiner Anordnungen gemäß § 21a und der Behörde die Genehmigung solcher allgemeinen Anordnungen ersparen.

Zu Z 17 (§ 21c Abs. 4):

Analog zu § 151 Abs. 2 soll auch für gemäß § 21c Abs. 3 genehmigte Schulungseinrichtungen ein Verzeichnis geführt und im Internet bereitgestellt werden.

Zu Z 18 (§ 21c Abs. 5 und 6):

Aus sachgerechten Erwägungen sollen die schon bisher nach dem 9. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 geltenden Regelungen über die Überprüfung von Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen und die gänzliche und teilweise Einstellung des Schulungsbetriebes und die Regelungen über die Überprüfung

sachverständiger Prüfer und die gänzliche oder teilweise Entziehung ihrer Begutachtungsbefugnis sinngemäß auch auf die im § 21c geregelten Schulungseinrichtungen und sachverständigen Prüfer anwendbar gemacht werden.

Zu Z 19 (§ 32 Abs. 1):

Die bisherige Bestimmung wird angepasst, da für das Inverkehrbringen solcher Schienenfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des 8. Teiles fallen, eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erforderlich ist.

Zu Z 20 (§ 36 Abs. 4):

Zur Erreichung der Klimaziele und im Lichte der verfassungsrechtlich verankerten Staatszielbestimmung des umfassenden Umweltschutzes ist der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ein wichtiges öffentliches Interesse. Um die Menschen zum Umstieg auf die Eisenbahn zu bewegen ist eine Attraktivierung, vor allem eine Verdichtung des Angebots unumgänglich. Auf Nebenstrecken kann diese Verdichtung nur gelingen, wenn genügend Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden sind. Ebenso kann die angestrebte Verlagerung von Gütern auf die Schiene nur gelingen, wenn flächendeckend ausreichend Einrichtungen zum Umschlag von Gütern auf die Schiene wie Freiladegleise und Rampen zur Verfügung stehen. Derzeit werden durch Eisenbahnunternehmen im Zuge von Abtragungen jedoch gerade Kreuzungsmöglichkeiten und Güterumschlagseinrichtungen massiv zurückgebaut, wodurch die Erreichung der klima- und umweltrelevanten Ziele konterkariert wird.

Aus den vorgenannten Gründen ist es notwendig, für Abtragungen, welche zur Reduktion von Verladeeinrichtungen führen, restriktive Bestimmungen einzuführen.

Zu Z 21 (Entfall der §§ 37 bis 39d samt Überschrift):

Regelungen über die Sicherheitsbescheinigung, die Sicherheitsgenehmigung, das Sicherheitsmanagementsystem und den Sicherheitsbericht finden sich nunmehr im 11. Teil. Das Verfahrens nach § 37a geht im Verfahren zur Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung auf.

Zu Z 22 (§ 40 Abs. 1 letzter Satz):

Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat Personen, wenn sie die im Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllen und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen, auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen. Im Sinne der Transparenz wird vorgeschlagen, dass dieses Verzeichnis im Internet zu veröffentlichen ist.

Zu Z 23 (§ 41 erster Satz):

Es wird klargestellt, dass Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und Fahrzeugtypengenehmigungen für Schienenfahrzeuge, deren Verwendungsgebiet Eisenbahnen in Österreich nicht umfasst, erforderlichen österreichischen Genehmigungen nicht gleichgehalten werden.

Zu Z 24 (Entfall des § 41c):

Die im § 41c geregelte Entscheidungsfrist der Behörden ist entweder in unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Durchführungsrechtsakten oder nunmehr in einer anderen Stelle des Eisenbahngesetzes 1957 geregelt. Die Sammelregelung des § 41c kann daher entfallen.

Zu Z 25 (Entfall des § 47a):

Die Regelungen über die Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge werden mit den Bestimmungen über schienengleiche Eisenbahnübergänge des 4. Teils zusammengefasst.

Zu Z 27 (§§ 48 bis 49):

In diesen Bestimmungen werden alle Regelungen über die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge sowie über das Verhalten bei Annäherung an und bei Übersetzen von schienengleichen Eisenbahnübergängen unter weitgehender Übernahme und gleichzeitigen Präzisierung der geltenden Rechtslage zusammengeführt.

Die Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung umfasst nicht nur die Art der Sicherung, sondern auch die Anordnung der konkret anzubringenden Sicherungs- und Zusatzeinrichtungen, zusätzlicher Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung von Eisenbahnkreuzungen sowie aus Sicherheitsgründen anzuruhrende Beschränkungen für den Straßenverkehr.

Bisher wurde die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung einschließlich der notwendigen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Straße durch einen an das Eisenbahnunternehmen gerichteten Bescheid angeordnet. Durch seine für alle abstrakt denkbaren

Fahrzeuglenker betreffende Anordnung reichte die Wirkung dieser Bescheide weit über den Bescheidadressaten hinaus. Deshalb werden Anordnungen für die Straßenbenutzer hinkünftig, analog zu der Vorgangsweise im Straßenverkehrsrecht, in Verordnungsform erlassen und weiterhin mit Straßenverkehrszeichen kundgemacht.

Bis zu der Eisenbahngesetz-Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 waren die Benützungsbedingungen für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge gemäß § 43 Abs. 7 EisbG in der damals geltenden Fassung durch die Behörde vorzuschreiben. Seither wies § 47a EisbG die Vorschreibung von Benützungsbedingungen den Eisenbahnunternehmen zu. Der OGH hat diese Benützungsbedingungen dem Privatrecht unterstellt (OGH 5 Ob 30/14v vom 4. 9. 2014). Aus Gründen der Rechtsicherheit werden Regelungen über das Zustandekommen von Benützungsbedingungen unter Betonung des dem privatrechtlichen Charakter derselben entsprechenden Konsens zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Wegeberechtigten aufgenommen. Benützungsbedingungen dürfen ein Wegerecht nicht über die notwendigen Sicherungsmaßnahmen hinaus einschränken. Um im Falle der Nichteinigung keine Blockade des Wegerechts zuzulassen wird eine antragsgebundene Behördenkompetenz eingeführt. Die Frist für eine einvernehmliche Einigung von sechs Monaten orientiert sich an der verwaltungsrechtlichen Entscheidungsfrist gemäß § 73 Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51. Diese Frist ist auch im Lichte des Zeitbedarfs für die wechselseitigen Befassungen angebracht.

§ 48a: Die Bestimmungen über die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege an Eisenbahnkreuzungen und die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen werden unter grundsätzlicher Beibehaltung und Ergänzung der geltenden Rechtslage um – bisher fehlende – Regelungen für die Auflassung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge von den Bestimmungen über die Kostentragung getrennt.

Die bisher vorgesehene Einigung des Eisenbahnunternehmens und des Trägers der Straßenbaulast auf die nach der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung eventuell erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn erscheint unter Betrachtung von Sicherheitsaspekten unangebracht, weshalb diese Absperrungen in die behördliche Anordnung aufgenommen werden.

Durch die Aufzählung in den Abs. 2 und 3 sollen die gleichwertig nebeneinanderstehenden und jedenfalls zu erfüllenden Voraussetzungen [vgl. auch *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz³ (2015) S 606] besser zum Ausdruck kommen.

Nachdem derzeit unterschiedliche, in jedem Fall aber nicht rechtsverbindliche Kriterien für die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen in Umlauf sind, wird eine Verordnungsermächtigung für die Präzisierung der gesetzlichen Vorschriften geschaffen.

Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge sind Ausfluss eines privatrechtlichen Wegerechtes, weshalb für ihre Auflassung eine Einigung mit den Wegeberechtigten Voraussetzung ist. Um im Falle eines öffentlichen Verkehrsinteresses an der Auflassung diese durch eine Nichteinigung nicht zu blockieren wird eine antragsgebundene Behördenkompetenz eingeführt. Die Frist für eine einvernehmliche Einigung von sechs Monaten orientiert sich an der verwaltungsrechtlichen Entscheidungsfrist gemäß § 73 Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51. Diese Frist ist auch im Lichte des Zeitbedarfs für die wechselseitigen Befassungen angebracht.

§ 49: Es wird - entsprechend der geltenden Rechtslage - weiterhin davon ausgegangen, dass es zwischen Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast zu einer Einigung über die Tragung der Kosten kommt. Für den Fall der Nichteinigung ordnet das Gesetz eine Kostentragung zu gleichen Teilen an.

In Ansehung des Umstandes, dass das einem nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang zugrunde liegende Wegerecht das Eisenbahnunternehmen zu einer dem Wegerecht und der Sicherheit entsprechenden Querungsmöglichkeit verpflichtet, wird gesetzlich klargestellt, dass die Kosten für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge das verpflichtete Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen hat. Es wird auch vorgesehen, dass von diesem Grundsatz durch eine entsprechende Vereinbarung oder in Folge einer entsprechenden zivilgerichtlichen Anordnung abgewichen werden kann.

Für den Fall, dass über eine vom gesetzlichen Aufteilungsschlüssel abweichende Kostentragungsregelung keine Einigung erzielt werden kann, besteht weiterhin die Möglichkeit einer behördlichen Entscheidung über die Kostenaufteilung auf Antrag einer der beiden Parteien. Gegenüber der geltenden Rechtslage wird mit dem Einlangen der Aufforderung zu einer von der gesetzlichen Aufteilungsregelung abweichenden Kostentragung der Beginn des Fristenlaufs praxisgerecht konkretisiert. Zugleich wird die Antragsfrist unter Orientierung an der verwaltungsrechtlichen Entscheidungsfrist gemäß § 73 Abs. 1 AVG verkürzt. Sechs Monate sind für die Entscheidung über die Akzeptanz einer vorgeschlagenen Kostenaufteilung, auch unter Berücksichtigung wechselseitiger Konsultationen, angemessen.

Eine Kostenaufstellung ist regelmäßig dann als detailliert und nachvollziehbar zu qualifizieren, wenn einzelne Kostenblöcke in auch für technische Laien verständliche Positionen untergliedert und Kostenanteile zugeordnet werden.

Nachdem in der bisherigen Vollzugspraxis die Feststellung der Kostenaufteilungsmasse teilweise zu Anschauungsdifferenzen führte, werden die Kostenbestandteile nun klarer dargestellt.

Im Falle der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung sind unter den Errichtungskosten jene Kosten zu verstehen, welche zur Herstellung des von der Behörde angeordneten Zustandes unmittelbar notwendig sind. Darunter können sowohl die Errichtung neuer als auch die Anpassung bestehender Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen fallen.

Zu den künftigen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung wurde höchstgerichtlich entschieden, dass zukünftige Kosten nicht betragsmäßig, sondern nur anteilmäßig aufgeteilt werden müssen (VwGH, Ro 2018/03/0050 bis 0051-3 vom 21. Mai 2019). Es war deshalb eine entsprechende Klarstellung aufzunehmen.

Hinsichtlich der künftigen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung war es langjährige Vollzugspraxis, langfristige Vorauszahlungen anzutreten. Diese Praxis erscheint nicht mehr zeitgemäß. Einerseits ist in Ansehung der derzeit unwägbaren wirtschaftlichen Entwicklung die Anwendung eines Indexes und eines Zinssatzes für die Berechnung solcher Zahlungen nur noch schwer nachvollziehbar. Andererseits ergeben sich aus langfristigen Vorauszahlungen und innerhalb der von der Zahlung umfassten Periode erfolgten Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen oder ganzen Eisenbahnstrecken Fragen nach Rückzahlungsverpflichtungen. Es wird deshalb für die künftigen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung grundsätzlich auf jährliche Zahlungen auf Grundlage eines Basiswertes im Entscheidungszeitpunkt und Valorisierung anhand eines jeweils aktuellen Indexes abgestellt.

Die bei der Kostenteilung anzuwendenden Beurteilungskriterien werden aus Gründen der Übersichtlichkeit als Aufzählung angeführt.

Eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn und der Straße sind oftmals das ausschlaggebende Kriterium für zu treffende Maßnahmen. Unter Änderung des Verkehrs ist vor allem die Erhöhung oder auch Verringerung der Frequenz auf der Schiene oder der Straße, die Anhebung oder Absenkung der örtlich erlaubten Geschwindigkeit, vor allem aber nicht nur auf der Schiene, oder Neuregelungen des Verkehrsflusses auf der Straße zu verstehen.

Es wird klargestellt, dass die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße zwar in engem Zusammenhang stehen, jedoch nicht unter einem Begriff zu subsummieren sind.

Eine Verbesserung der Sicherheit für einen der beiden Verkehrsträger hat immer auch eine Verbesserung der Sicherheit für den anderen Verkehrsträger zur Folge. Diese Verbesserung der Sicherheit ist unabhängig davon gegeben, von welchem Verkehrsträger eine Mehrzahl von Vorfällen auf Eisenbahnkreuzungen verursacht werden.

Demgegenüber geht eine Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder der Straße nicht zwingend mit einer Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf dem jeweils anderen Verkehrsträger einher, es kann sogar zu gegenteiligen Effekten kommen.

Unter Ersparnis sind jedenfalls die Reduktion von Personalkosten durch Entfall ortsbedienter Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen oder der Entfall von Instandhaltungsarbeiten und Winterdienst auf nicht mehr zu betreibenden Straßenflächen einzurufen.

Als Sonderinteresse eines Verkehrsträgers ist zu verstehen, wenn im ausschließlichen Interesse dieses Verkehrsträgers gelegene, von vergleichbaren Eisenbahnkreuzungen abweichende Maßnahmen gesetzt oder Anlagenelemente verbaut werden.

Zu Z 28 (§ 53a Abs. 2):

Die bisherige Pflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Mitbenützung seiner Eisenbahninfrastruktur für Prüffahrten von Schienenfahrzeugen zu gewähren, wird dahingehend erweitert, dass die Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur auch für Prüffahrten von Schienenfahrzeugen im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder seines erstmaligen Einsatzes im jeweiligen Verwendungsgebiet nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen gegen Kostenersatz einzuräumen ist.

Zu Z 29 (§ 59 Abs. 1):

Entsprechend der Vorgabe im Art. 27 Abs. 1 erster Satz der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Erstellung der Schienennetznutzungsbedingungen die Beteiligten zu konsultieren hat.

Zu Z 30 (§ 65 Abs. 10):

Bei der Erstellung von Netzfahrplänen haben Zuweisungsstellen gegebenenfalls zu überprüfen, ob Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden muss, vorzuhalten ist.

Zu Z 31 (§ 65c Abs. 1 letzter Satz):

Bei der Prüfung der erforderlichen Kapazität der Eisenbahninfrastruktur haben die Zuweisungsstellen auch mögliche Kapazitätserfordernisse für benötigte Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden müssen, zu berücksichtigen.

Zu Z 32 (§ 67b Abs. 5):

Die derzeitigen Festlegungen für die umweltbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebs sind sehr allgemein gehalten und stellen nur bedingt eine Konkretisierung der Vorgaben der Richtlinie dar. Auf Ebene des Unionsrechts werden lediglich die umweltbezogenen Auswirkungen Lärm in der Durchführungsverordnung 2015/420 detailliert geregelt. Insbesondere fehlen grundlegende Angaben zu den Zielen der Regelung, der möglichen Differenzierung der Wegeentgelte, des Umfangs der zu berücksichtigenden negativen externen Effekte sowie den zu setzenden Maßnahmen zur Gewährleistung der Analyse und der Aufzeichnung der externen Effekte. Mit der vorgeschlagenen Verordnungsermächtigung soll die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in die Lage versetzt werden die entsprechenden Konkretisierungen vorzunehmen.

Zu Z 33 (§ 67j samt Überschrift):

Für Fahrwegkapazität, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Instandhaltung von Infrastruktur benötigen, können Entgelte erhoben werden.

Zu Z 35 (§ 75d samt Überschrift):

Die bisherige Regelung des § 75d wird insoweit ergänzt, als das Eisenbahnunternehmen bei Einstellung von Triebfahrzeugführern, Zugbegleitern und sonstigem mit sicherheitskritischen betrauten Personal deren Schulungen, Qualifizierungen und Erfahrungen berücksichtigen darf. Um dies zu ermöglichen, ist diesem Personal Zugang zu allen diesbezüglichen Dokumenten zu gewähren. Weiters haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen für den notwendigen Ausbildungsstand und die notwendigen Qualifikationen dieses Personals zu sorgen.

Zu Z 36 (8. Teil, §§ 86 bis 118 samt Überschriften

§ 86: Im Abs. 1 wird zunächst in Umsetzung des Art. 1 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 vorgesehen, dass als Eisenbahnsystem in Österreich das Netz der Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen schlechthin erfasst ist.

Schon begrifflich nicht erfasst vom Eisenbahnsystem in Österreich werden daher die nicht vernetzten Nebenbahnen, die Straßenbahnen und die nicht-öffentlichen Eisenbahnen. Der Abs. 2 enthält darüber hinaus richtlinienmäßig zulässige Ausnahmen vom 8. Teil zugunsten einiger vernetzter Nebenbahnen und einiger Schienenfahrzeuge.

§ 87: Diese Bestimmung gibt die Zielsetzung des 8. Teiles an, nämlich die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge. Bei europaweiter Errichtung dieser oder ähnlich lautender Zielsetzungen wird das österreichische Eisenbahnsystem mit den übrigen Eisenbahnsystemen in der Europäischen Union kompatibel sein.

§§ 88 bis 92, 94 und 99: Die Definition der Begriffe Interoperabilität, Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), grundlegende Anforderungen, Aufrüstung, Interoperabilitätskomponenten, Teilsysteme und nationale Vorschriften folgt dem Art. 2 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Die grundlegenden Anforderungen sind die Bedingungen, denen jedenfalls das österreichische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten zu entsprechen haben. Die nähere Ausgestaltung dieser grundlegenden Anforderungen erfolgt für Teilsysteme durch die TSI und für Interoperabilitätskomponenten durch europäische Spezifikationen. Die TSI werden im Amtsblatt der Europäischen Union kundgemacht. Sie sind grundsätzlich unmittelbar anzuwenden, und zwar für die Ausgestaltung des österreichischen Eisenbahnsystems und für die Prüfung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen.

§ 93: Entsprechend Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 wird vorgesehen, dass die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der mit der Erstellung von TSI beauftragten Eisenbahnagentur der Europäischen Union vorhandene Daten bereitzustellen hat. Die Eisenbahnunternehmen haben der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie derartige verfügbare Daten zur Verfügung zu stellen.

§ 95: Entsprechend der Vorgabe der Richtlinie (EU) 2016/797 wird das In-Verkehr-Bringen von Interoperabilitätskomponenten, die entweder den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, oder die trotz Vorliegens einer EG-Erklärung die Einhaltung grundlegender Anforderungen beeinträchtigen, verboten. Im letzteren Fall hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den freien Warenverkehr mit Komponenten gleichen Typs mit Verordnung – diese richtet sich vor allem an nicht näher bekannte Gewerbetreibende – zu verbieten. Mit der Überwachung ist im gegebenen Sachzusammenhang des Inverkehrbringens von Komponenten – wobei es um eine anlassbezogene Missbrauchsaufsicht geht – die Bezirksverwaltungsbehörde betraut.

§ 96: Die Bewertung der Konformität oder gegebenenfalls der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten hat anhand der in den einschlägigen TSI angegebenen Verfahren zu erfolgen. Ist die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente gegeben, ist sie mit einer diese Tatsache ausweisenden Bescheinigung zu versehen. Es gilt die widerlegbare Vermutung, dass die Interoperabilitätskomponente den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht, wenn für die Interoperabilitätskomponente eine EG-Erklärung vorliegt.

§ 97: Die EG-Erklärung ist grundsätzlich vom Hersteller auszustellen. Ihr liegen Bescheinigungen von benannten Stellen und gegebenenfalls Bescheinigungen von bestimmten Stellen zugrunde. Gegenstand und Inhalt der EG-Erklärung finden sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250, die unmittelbar anwendbar ist.

§ 98: Eine unrichtige EG-Erklärung ist von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für ungültig zu erklären.

§ 100: Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist anhand anwendbarer TSI oder festzustellen. Solange solche TSI nicht existieren, oder existierende TSI gemäß § 101 für nicht anwendbar erklärt sind, ist diese anhand der jeweiligen nationalen Vorschriften, welche der Europäischen Kommission notifiziert wurden, festzustellen.

§ 101: Art. 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 erlaubt es den Mitgliedstaaten der EU, bei bestimmten Vorhaben von der Anwendung bestimmter TSI abzusehen. Von dieser Ermächtigung wird hier Gebrauch gemacht. Ein solches von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu führendes Ausnahmewilligungsverfahren für die Nichtanwendbarkeit der TSI im Einzelfall wird in der Regel auf Antrag des Eisenbahnunternehmens einzuleiten und mit der entsprechenden Unterlage zu begründen sein.

§ 102: Für bestimmte Teilsysteme muss eine EG-Prüferklärung vorliegen. Vor Ausstellung der EG-Prüferklärung ist von einer benannten Stelle ein EG-Prüfverfahren bzw. von einer bestimmten Stelle ein Prüfverfahren durchzuführen. Weitere Bestimmungen über das Prüfverfahren und die Form einer EG-Prüferklärung finden sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250, die unmittelbar anwendbar ist und auch auf Anhang IV der Richtlinie (EU) 2016/797 verweist.

§ 103: Nur im Falle einer Feststellung, dass ein Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung vorliegt, insbesondere nicht den grundlegenden Anforderungen entspricht, kann die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ergänzende Überprüfungen verlangen.

§ 104: Für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ wird das Erfordernis einer „Genehmigung zur Inbetriebnahme“ eingeführt.

§ 105: Dem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Inbetriebnahme ist ein Dossier in zweifacher Ausfertigung beizugeben, das die im Art. 18 Abs. 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführten Informationen zu enthalten hat. Dem Antragsteller ist behördenseits innerhalb eines Monats bekanntzugeben, ob das Dossier vollständig ist oder nicht.

§ 106: Sind die Unterlagen im Dossier positiv überprüft worden und entspricht das Teilsystem den grundlegenden Anforderungen, ist die beantragte Genehmigung zur Inbetriebnahme zu erteilen.

§ 107: Entsprechend den Vorgaben im Art. 18 Abs. 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 wird ein auf Antrag eingeleitetes Verfahren eingeführt, in dem behördlicherseits darüber zu entscheiden ist, ob für die Erneuerung oder Aufrüstung der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ eine Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich ist. Die Bestimmungen des § 36 EisbG über genehmigungsfreie Vorhaben finden in diesem Zusammenhang keine Anwendung.

§ 108: Die Ausschreibung und Vergabe von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung bedarf einer positiven Zustimmung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die zu beantragen ist. Dem Antrag ist ein Dossier beizugeben, das die im Art. 19 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführten Unterlagen zu enthalten hat. Das Vorliegen einer positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ist eine Genehmigungsvoraussetzung im Verfahren zur Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme.

§ 109: Mobile Teilsysteme dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie den grundlegenden Anforderungen entsprechen und es müssen für sie einschlägige Prüferklärungen vorliegen.

§ 110: Für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen, die in den Anwendungsbereich des 8. Teiles fallen, ist ab 16. Juni 2020 eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erforderlich. Ab diesem Datum sind auch für Fahrzeugtypen Fahrzeugtypengenehmigungen zulässig. Zuständig für die Erteilung dieser beiden Genehmigungen ist die Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Soll ein Schienenfahrzeug nur in Österreich eingesetzt werden, kann der Antragsteller in seinem Antrag eine Zuständigkeit der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie rechtsverbindlich festlegen. Wofür eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen zu erteilen ist, die Modalitäten der Antragstellung, das durchzuführende Verfahren und die Genehmigungsvoraussetzungen sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 geregelt, die in überwiegenden Teilen gleichermaßen sowohl von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unmittelbar anzuwenden ist.

§ 111: Festgelegt wird, dass nur die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie berechtigt ist, Angaben zu den von ihm erteilten Fahrzeugtypengenehmigungen zwecks Eintragung in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen zu übermitteln.

§ 112: Entsprechend der Vorgabe des Art. 23 der Richtlinie (EU) 2016/737 wird abgehend von der bisherigen Praxis verfügt, dass sich nunmehr das Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst vor erstmaliger Inbetriebnahme eines Schienenfahrzeuges auf einer Eisenbahn insbesondere vergewissern muss, dass das Schienenfahrzeug mit der Eisenbahn technisch kompatibel ist.

§ 113: Hier wird detailliert geregelt, wie Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vorzugehen haben, wenn ein Schienenfahrzeug, für das eine Genehmigung für das Inverkehrbringen vorliegt, oder für das auf Basis einer Fahrzeugtypengenehmigung eine solche Genehmigung vorliegt, nicht den grundlegenden Anforderungen entspricht.

§ 114: Ab dessen Betriebsbereitschaft sind Schienenfahrzeuge nicht mehr im Einstellungsregister, sondern im Europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registrieren zu lassen. Als Stelle für die Durchführung von Eintragungen in das Europäische Fahrzeugeinstellungsregister wird die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH festgelegt.

§ 115: Schienenfahrzeugen ist von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH eine europäische Fahrzeugnummer zuzuweisen und der Halter des Schienenfahrzeuges hat dafür zu sorgen, dass die zugewiesene europäische Fahrzeugnummer auf dem Schienenfahrzeug angebracht ist.

§ 116: Das Verfahren der Eintragung von Schienenfahrzeugen in das Europäische Fahrzeugeinstellungsregister wird wie derzeit beim Einstellungsregister als ein verwaltungsverfahrensrechtliches Verfahren nach den Regelungen des AVG ausgestaltet. Dem Antrag wird durch antragsgemäße Eintragung, Änderung einer Eintragung oder Rücknahme einer Eintragung stattgegeben. Die Erlassung eines Bescheides ist in solchen Fällen nicht erforderlich. Die Erlassung eines Bescheides wird erforderlich, wenn dem Antrag des Halters nicht oder nicht vollständig stattgegeben wird. Die Regelung des Abs. 4 ist deshalb notwendig, weil das Bundesverwaltungsgericht selbst keinen Zugriff auf das Europäische Fahrzeugeinstellungsregister hat.

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

§ 118: Aus dem bereits bestehenden Infrastrukturregister sollen künftig insbesondere für Teilsysteme jene Werte der Netzparameter ersichtlich sein, die gemeinsam mit den Werten der im Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen erfassten Parameter zur Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen einem Schienenfahrzeug und dem Eisenbahnnetz, auf dem das Schienenfahrzeug eingesetzt werden soll, notwendig sind. Die im Abs. 3 angeführten gemeinsamen Spezifikationen für das Infrastrukturregister finden sich in der unmittelbar anwendbaren Durchführungsverordnung (EU) 2019/777.

Zu Z 37 und 38 (§ 125 samt Überschrift und Entfall des § 126 Abs. 3):

Im Gleichklang mit dem Geltungsbereich der Interoperabilitäts- und der Sicherheitsrichtlinie wird auch der Anwendungsbereich des 9. Teils des Eisenbahngesetzes auf Haupt- und vernetzte Nebenbahnen angepasst. Der Abs. 3 enthält darüber hinaus richtlinienmäßig zulässige Ausnahmen vom 9. Teil.

Zu Z 39 (Entfall der Abs. 3 bis 5 in § 145):

Mit Verordnung (EU) 2019/554 der Kommission wurde der Anhang VI der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen geändert und die Spracherfordernisse für Triebfahrzeugführer mittels unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Vorschrift geregelt. Die bisher in den Absätzen 3 bis 5 enthaltenen Regelungen für Triebfahrzeugführer, die im grenznahen Eisenbahnverkehr tätig sind, kann somit entfallen.

Zu Z 40 (§ 150 Abs. 4):

Dem bisherigen Wortlaut des Gesetzes entsprechend ist ein Entzug nur möglich, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen zur Gänze wegfallen. Mit der vorgeschlagenen Änderung soll eine Regelung geschaffen werden, dass auch in anderen Fällen ein Entzug möglich ist z.B.: wenn die Zuverlässigkeit wegfällt.

Zu Z 41 (§ 152):

Im Sinne des Beschlusses 765/2011/EU zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Triebfahrzeugführern beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Triebfahrzeugführer-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG sollen die Genehmigungsvoraussetzungen für Schulungseinrichtungen näher spezifiziert werden. Dies betrifft insbesondere die Organisation einer Schulungseinrichtung sowie Anforderungen an die Prozesse. So hat beispielsweise eine Schulungseinrichtung die kein Eisenbahnunternehmen ist anhand von Prozessen sicherzustellen, dass von der Planung bis zur Durchführung die Ausbildung mitbedacht wird und dabei die Risiken und Verantwortlichkeiten beachtet werden. Eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung kann den Nachweis des geeigneten Umfelds ersetzen.

Zu Z 42 (Entfall des § 176b samt Überschrift):

§ 176b ist infolge Zeitallaufes und Durchführung dessen Regelungen gegenstandslos geworden.

Zu Z 44 (§§ 168 bis 220 samt Überschriften):

§ 168: Benannte Stellen sind Konformitätsbewertungsstellen, die gegenüber der Europäischen Kommission von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie benannt sind. Ihnen obliegt insbesondere die Durchführung von Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertungen und die Durchführung von Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß den Vorgaben in den TSI und harmonisierten europäischen Normen bzw. harmonisierten technischen Spezifikationen. Sie zeichnen sich durch Unabhängigkeit, hohe fachliche Kompetenz und hohen Organisationsgrad aus.

§ 169: Hier werden die allgemeinen Anforderungen an eine zu benennende und benannte Konformitätsbewertungsstelle mit Schwerpunkt auf ihre rechtliche Konstruktion sowie auf die ausreichende personelle und ressourcenmäßige Ausstattung festgelegt.

§ 170: Benannte oder zu benennende Konformitätsbewertungsstellen müssen gegen die Folgen einer Haftpflicht ausreichend versichert sein.

§ 171: Benannte oder zu benennende Konformitätsbewertungsstellen haben an Normungsaktivitäten und bei Tätigkeiten diverser Koordinierungs- und Arbeitsgruppen mitzuwirken und von solchen erstellte Leitlinien anzuwenden.

§ 172: Benannte oder zu benennende Konformitätsbewertungsstellen, ihre Organe und ihr Prüfpersonal müssen ihre Aufgaben in unparteiischer Art und Weise wahrnehmen. Sie haben dafür zu sorgen, dass Interessenskonflikte zwischen ihnen und Auftraggebern erst gar nicht entstehen.

§ 173: Die Mitarbeiter benannter oder zu benennender Konformitätsbewertungsstellen müssen über die für ihre Bewertungstätigkeit erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und sie sind zur Verschwiegenheit verpflichtet.

§ 174: Benannte Stellen dürfen Aufgaben an Unterauftragnehmer übertragen, wenn die Unterauftragnehmer über die gleichen Qualifikationen wie die benannte Stelle verfügt und der Auftraggeber der benannten Stelle dem zugestimmt hat. Diese Aufgabenübertragung entbindet die benannte Stelle nicht von ihrer rechtlichen Verantwortung für eine ordnungsgemäße Auftragsführung gegenüber dem Auftragnehmer.

§ 175: Die Benennung ist bei der Bundesministerin/beim Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu beantragen. Sind die Voraussetzungen dafür erfüllt, ist die Benennung im Wege eines elektronischen Benennungsinstrumentes durchzuführen. Mit der Durchführung der Benennung gilt der darauf gerichtete Antrag als erledigt; eine Bescheiderlassung ist nicht erforderlich. Für das Verfahren gilt die widerlegbare Vermutung, dass bereits im Akkreditierungsverfahren nachgewiesene Voraussetzungen, die mit den Voraussetzungen für die Benennung ident sind, erfüllt sind.

§ 176: Hier wird geregelt, welche Informationen und Beilagen der Benennung beizugeben sind.

§ 177: Innerhalb einer Frist von zwei Wochen ab Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle können die Europäische Kommission und andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union Einwände gegen die Benennung erheben. Innerhalb dieser Frist darf die benannte Stelle ihre Tätigkeit nicht aufnehmen.

§ 178: Erfüllt eine benannte Stelle nicht mehr die Voraussetzungen für ihre Benennung, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Benennung auszusetzen, einzuschränken oder zu widerrufen.

§ 179: Hier werden Verhaltensweisen der benannten Stelle, die sich bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu beachten hat, festgelegt.

§ 180: Hier wird eine Verpflichtung der benannten Stelle zum Informationsaustausch mit der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und anderen benannten Stellen vorgeschrieben.

§ 181: Benannte Stellen haben sich mittels Bevollmächtigter an der gemäß Art. 44 der Richtlinie (EU) 2016/797 von der Europäischen Kommission errichteten sektoralen Gruppe benannter Stellen zu beteiligen.

§ 182: Bestimmte Stellen sind Konformitätsbewertungsstellen, die Inhaberinnen über eine von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erteilte „Bestimmung“ sind. Ihnen obliegt insbesondere die Durchführung von Prüfverfahren nach nationalen Normen. Sie zeichnen sich durch Unabhängigkeit, hohe fachliche Kompetenz und hohen Organisationsgrad aus. Die Bestimmung ist bei der Bundesministerin/beim Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu beantragen und es gelten für die Erteilung der Bestimmung sinngemäß die Regelungen für die Durchführung der Benennung von Konformitätsbewertungsstellen. Im Gegensatz zur Benennung ist die Bestimmung mit Bescheid zu erteilen.

§ 183: Für die Durchführung gewisser Konformitätsbewertungsverfahren kann ein Hersteller eine interne Stelle heranziehen. Diese interne Stelle hat organisatorisch vom übrigen Unternehmen des Herstellers unterscheidbar zu sein, die der internen Stelle zugeteilten Mitarbeiter müssen die Konformitätsbewertung unparteiisch durchführen und sie dürfen nicht befangen sein. Die interne Stelle muss über eine Akkreditierung gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 verfügen.

§ 184: Der 11. Teil gilt grundsätzlich für alle Haupt- und vernetzten Nebenbahnen sowie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen. Die im Abs. 2 vorgesehenen Ausnahmen für die Anwendung des 11. Teiles sind richtlinienmäßig gedeckt.

§ 185: Die Begriffsbestimmung für nationale Sicherheitsvorschriften entspricht der Begriffsbestimmung im Art 3 Z 7 der Richtlinie (EU) 2016/798.

§ 186: Die Erlassung nationaler Sicherheitsvorschriften soll nurmehr in Ausnahmefällen zulässig sein. § 186 ist verfassungskonform so auszulegen, dass dessen Regelungen den Bundesgesetzgeber selbst nicht rechtsverbindlich binden können. Sie sind vor allem an die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als oberstes Vollzugsorgan und als Erlasser von Verordnungen in Eisenbahnangelegenheiten gerichtet. Bei Erlassung neuer nationaler Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnbereich in Form eines Bundesgesetzes wird der Bundesgesetzgeber die Regelungen des Art. 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 unmittelbar anzuwenden haben.

§ 187: Wie schon nach der bisherigen Rechtslage haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten.

§ 188: Alle wichtigen Elemente eines Sicherheitsmanagementsystems müssen dokumentiert sein.

§ 189 und 190: Der notwendige Inhalt eines Sicherheitsmanagementsystems und dessen Grundelemente sind weitgehend durch die Richtlinie (EU) 2016/798 vorgegeben und finden hier ihre innerstaatliche Umsetzung.

§ 191: Es wird festgelegt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen den Opfern schwerer Verkehrsunfälle und deren Angehörigen Hilfestellung leisten müssen.

§ 192: Wie nach bisheriger Rechtslage haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen jährlich einen Sicherheitsbericht zu erstellen, der aber einen Monat früher als bisher der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vorgelegt werden muss.

§ 193: Die bisherigen Sicherheitsbescheinigungen Teil A und Teil B sowie das Erfordernis der Genehmigung von Vorkehrungen und der Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems durch eine Konformitätsbewertungsstelle werden durch das Erfordernis einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung abgelöst. Diese ist Voraussetzung für die Ausübung von Zugangsrechten auf Eisenbahnen.

§ 194: Ab 31. Oktober 2020 bedürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Ausübung von Zugangsrechten auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Zuständig für die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist die Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Ist das geographische Tätigkeitsgebiet eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Österreich beschränkt, kann der Antragsteller in seinem Antrag eine Zuständigkeit der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie rechtsverbindlich festlegen. Das Verfahren für die Ausstellung, Aktualisierung und Erneuerung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die Genehmigungsvoraussetzungen für und der Inhalt einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 geregelt, die in überwiegenden Teilen gleichermaßen sowohl von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unmittelbar anzuwenden ist.

§ 195: Entsprechen von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erteilte einheitliche Sicherheitsbescheinigungen nicht mehr den gesetzlichen Voraussetzungen, hat er sie einzuschränken oder zu widerrufen.

§ 196: Kommt es nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung durch die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens, kann er/sie eine Überprüfung der Sicherheitsbescheinigung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Ergebnisse der Überprüfung der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mitzuteilen und seine weitere Vorgangsweise bekanntzugeben, falls die Überprüfung ergeben hat, dass die Voraussetzungen für die Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung nicht mehr vorliegen.

§ 197: Für den Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen bedarf es wie bisher einer Sicherheitsgenehmigung. Nunmehr ist die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch für die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen für den Betrieb von vernetzten Nebenbahnen zuständig.

§§ 198 und 199: Mit der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gelten das eingeführte Sicherheitsmanagementsystem und die eingeführten Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen als genehmigt. Der Nachweis, dass das Unternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat, dass den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Vorgaben entspricht, gilt jedenfalls dann als erbracht, wenn das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem von einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle zertifiziert worden ist. Aus dem Zertifikat hat ersichtlich zu sein, dass das Sicherheitsmanagementsystem den §§ 188 bis 190 sowie unionsrechtlich vorgegebenen Kriterien entspricht und geeignet ist, die im § 187 angeführten Ziele zu erreichen. Das Zertifikat ist der Behörde vorzulegen.

§ 200: Die Sicherheitsgenehmigung ist fünf Jahre lang gültig. Sie kann erneuert werden, wenn nach wie vor die Voraussetzungen für die (erstmalige) Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung vorliegen.

§ 201: Bei wesentlicher Änderung bestimmter Teilsysteme oder der Grundsätze für ihren sicheren Betrieb und ihre Instandhaltung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen seine Sicherheitsgenehmigung aktualisieren zu lassen. Voraussetzung dafür ist, dass aktualisierte Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen einen sicheren Betrieb der Eisenbahn gewährleisten.

§ 202: Entsprechende erteilte Sicherheitsgenehmigungen nicht mehr den gesetzlichen Voraussetzungen, hat sie die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzuschränken oder zu widerrufen.

§ 203: Die Ausstellung, die Erneuerung, die Aktualisierung und der Widerruf von Sicherheitsgenehmigungen löst Mitteilungspflichten an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union aus.

§ 204: Anträge auf Erteilung der Ausstellung, der Erneuerung und der Aktualisierung von Sicherheitsgenehmigungen sind spätestens vier Monate nach Vorliegen aller angeforderten und entscheidungsrelevanten Angaben zu erledigen.

§ 205: Kommt es nach Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung zu wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens, kann die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine Überprüfung der Sicherheitsgenehmigung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verlangen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Ergebnisse der Überprüfung der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mitzuteilen und seine weitere Vorgangsweise bekanntzugeben, falls die Überprüfung ergeben hat, dass die Voraussetzungen für die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung nicht mehr vorliegen.

§ 206: Jedem Schienenfahrzeug muss eine für dessen Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen sein und diese muss im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen sein.

§ 207: Die für die Instandhaltung eines Schienenfahrzeugs zuständige Stelle hat sicherzustellen, dass sich das Schienenfahrzeug in einem sicheren Betriebszustand befindet.

§ 208: Die Tätigkeit einer für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständigen Stelle soll nach einem System erfolgen. Um dies zu gewährleisten, müssen für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständige Stellen ein Instandhaltungssystem einführen.

§ 209: Die Funktionen des Instandhaltungssystems erfassen alle Vorgänge, beginnend von Beaufsichtigungs- und Koordinierungstätigkeiten bis zur tatsächlichen Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an einem Schienenfahrzeug. Für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständige Stellen einschließlich der von ihnen herangezogenen Ausbesserungswerke haben je nach der auszuübenden Funktion des Instandhaltungssystems den Anforderungen und Bewertungskriterien des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 zu entsprechen.

§ 210: Das Instandhaltungssystem für Güterwagen hat die für die Instandhaltung solcher Schienenfahrzeuge zuständige Stelle durch eine akkreditierte Zertifizierungsstelle zertifizieren zu lassen. Das hiefür notwendige Verfahren ist in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 geregelt. Diese Durchführungsverordnung ist auch maßgebend für die Zertifizierung von Instandhaltungssystemen für andere Schienenfahrzeuge als Güterwagen.

§ 211: Zur Vermeidung von Risiken, die im Eisenbahnbereich auftreten können und die die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen und die Sicherheit des Verkehrs auf Eisenbahnen gefährden können, haben die im Eisenbahnbereich tätigen Eisenbahnunternehmen, Instandhaltungsstellen und sonstige Akteure Maßnahmen zur Risikobegrenzung unter Beachtung der in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden festgelegten Verfahren und Vorgangsweisen durchzuführen.

§ 212: Die im Eisenbahnbereich Tätigen haben bei Erkennen eines Sicherheitsrisikos die notwendigen Abhilfemaßnahmen zur Ausräumung des Sicherheitsrisikos zu treffen.

§ 213: Wird ein Schienenfahrzeug zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgetauscht, wie beispielsweise Güterwagen, müssen auch sicherheitsrelevante Informationen über dieses Schienenfahrzeug übermittelt werden.

§ 214: Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat Aufsicht darüber zu führen, ob Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen das von ihnen eingeführte Sicherheitsmanagementsystem auch tatsächlich anwenden. Detaillierte Regelungen über das Aufsichtsverfahren finden sich in der delegierten Verordnung (EU) 2018/761.

§ 215: Zu einer effizienten Durchführung der behördlichen Aufsichtstätigkeit haben Eisenbahnverkehrsunternehmen die Aufnahme eines neuen Eisenbahnbetriebes und die Personalkategorien bekanntzugeben sowie über wesentliche Änderungen der bekanntgegebenen Informationen zu informieren.

§ 216: Im Konnex mit der Eisenbahnsicherheit kommt auch der Einhaltung der gesetzlichen Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer erhebliche Bedeutung zu. Die gemäß Arbeitszeitgesetz für die Einhaltung dieser Zeiten gemäß Arbeitszeitgesetz zuständigen Arbeitsinspektorate haben daher mit der Eisenbahnbehörde zusammenzuarbeiten.

§ 217: Sind die Voraussetzungen für eine von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union erteilte einheitliche Sicherheitsbescheinigung ganz oder teilweise nicht mehr gegeben, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union eine Einschränkung oder einen Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu beantragen.

§ 218: Werden im Zuge einer Aufsichtstätigkeit schwerwiegende Sicherheitsrisiken bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgestellt, sind vorläufige, verhältnismäßige Sicherungsmaßnahmen aufzutragen. Diese können auch in der Einschränkung oder Einstellung des Betriebes von Schienenfahrzeugen bestehen. Als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gilt jedenfalls die Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann.

§ 219: Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat Aufsicht darüber zu führen, ob bestimmte streckenseitige Teilsysteme von Eisenbahninfrastrukturunternehmen den grundlegenden Anforderungen genügen.

§ 220: Im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen werden die Eisenbahnbehörden befugt, die Einhaltung eisenbahngesetzlicher und unionsrechtlicher Regelungen und von Bescheiden zu überprüfen.

§ 221: Dem Legalitätsprinzip entsprechend werden die Verpflichtungen der Überprüften und Überwachten gegenüber der Behörde und der von ihr beigezogenen Sachverständigen festgelegt. Darüber hinaus werden richtliniengemäße zusätzliche Behördeneigenschaften im Rahmen der Aufsichtstätigkeit gemäß §§ 212, 213 und 216 festgelegt.

§ 222: Die Durchführung von Augenscheinen, Inspektionen, Audits und Untersuchungen sind mindestens vierzehn Tage vorher anzukündigen; dies gilt nicht bei Gefahr im Verzug oder wenn die Ankündigung den Aufsichtszweck vereiteln würde. Bei Durchführung der vorgenannten Aufsichtstätigkeiten hat die Behörde darauf zu achten, dass Betriebsbeeinträchtigungen soweit wie möglich vermieden werden.

§ 223: Ergibt eine Aufsichtstätigkeit einen Widerspruch mit rechtsverbindlichen Normen und Bescheiden, soll dem Überprüften oder Überwachten mittels Verfahrensanordnung die Möglichkeit eingeräumt werden, innerhalb einer angemessenen, von der Behörde zu bestimmenden Frist einen rechtskonformen Zustand herzustellen. Wird der Verfahrensanordnung nicht nachgekommen, hat die Behörde mit Bescheid die Maßnahmen aufzutragen, die zur Herstellung eines rechtskonformen Zustandes erforderlich sind.

Zu Z 45, 46 und 47 (§§ 224 bis 226):

Hier werden redaktionelle Versehen beseitigt.

Zu Z 48 und 49 (§§ 227 bis 229):

Mit diesen Bestimmungen werden Verstöße gegen den 8., 11. und 12. Teil sanktioniert.

Zu Z 51 (§ 231):

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sieht vor, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festzulegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen zu treffen haben. Die Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die bisher vorgesehene Einschränkung, dass lediglich schwerwiegende Verstöße gegen die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder gegen andere Bestimmungen des 1. bis 3. Hauptstückes des 1. Teiles des EiBFG eine Verwaltungsstrafe nach sich ziehen können, soll im Sinne einer unionsrechtlichen Auslegung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 entfallen.

Z 52 (§ 234 samt Überschrift):

In dieser Bestimmung sind die Richtlinien der Europäischen Union angeführt, die mit dem Eisenbahngesetz 1957 ganz oder teilweise innerstaatlich umgesetzt sind.

Zu Z 53 (Entfall der Abs. 12 und 17 im § 239):

Abs. 12 und 17 sind infolge Zeitablaufes und geänderter Rechtslage obsolet.

Zu Z 54 (§ 240 samt Überschrift):

Mit Ausnahme der verbliebenen Regelung sind alle übrigen Regelungen infolge Zeitablaufes obsolet geworden.

Zu Z 55 (§ 241 samt Überschrift):

Mit Ausnahme der verbliebenen Regelung ist die andere Regelung wegen der zwischenzeitlich erfolgten Neubestellung der Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control-Kommission obsolet geworden.

Zu Z 56 (§ 242 samt Überschrift):

Die Übergangsregelungen der Abs. 1 bis 5 ist notwendig, da das europäische Fahrzeugeinstellungsregister erst nächstes Jahr betriebsbereit sein wird.

Art. 17 Abs. 3 der Vorgängerrichtlinie 2008/57/EG sah vor, dass die Übereinstimmung eines Teilsystems mit den grundlegenden Anforderungen nur dann auf Basis solcher nationaler Normen erfolgen darf, welche der Mitgliedstaat der Europäischen Kommission notifiziert. Gleichzeitig war bekanntzugeben, welche Stellen gemäß dieser nationalen Normen mit Prüfverfahren beauftragt sind. Nunmehr sind diese Prüfverfahren von bestimmten Stellen durchzuführen und diese müssen Konformitätsbewertungsstellen sein. Nachdem es einige Zeit in Anspruch nehmen wird, bis für die ersten Konformitätsbewertungsstellen eine „Bestimmung“ erteilt wird, ist übergangsweise vorgesehen, dass deren Aufgabengebiet bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 von benannten Stellen wahrgenommen werden dürfen, die bereits bisher zur Durchführung von Prüfverfahren nach den notifizierten nationalen Normen berechtigt waren.

Richtlinienkonform ist eine Ausschreibung und Vergabe für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung, die vor dem 16. Juni 2019 abgeschlossen wurde, auch ohne diesbezügliche positive Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union rechtskonform.

Gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBI. II Nr. 64/1999, erworbene Befugnisse zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf solchen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, die nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehören, können noch bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 genutzt werden. Ab diesem Zeitpunkt muss jeder, der ein Triebfahrzeug auf einer solchen Eisenbahn selbständig führt und bedient, über eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung verfügen.

Triebfahrzeugführer, die auf Grundlage des § 126 Abs. 3 Triebfahrzeuge auf vernetzten Nebenbahnen selbständig geführt und bedient haben, können auf diesen vernetzten Nebenbahnen weiterhin bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 Triebfahrzeuge selbständig führen und bedienen.

Eisenbahnunternehmen werden bei Ausstellung einer Bescheinigung berechtigt, die in einem gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBI. II Nr. 64/1999, ausgestellten Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesenen Eisenbahnstrecken und Triebfahrzeuge ohne weitere Prüfung zu übernehmen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes):**Zu Z 1 (§ 5 Abs. 2 Z 4):**

Die Bestimmung wird dem Wortlaut der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit angepasst.

Zu Z 2 (§ 5 Abs. 3):

Die Definition eines schweren Unfalls wird im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit abgeändert.

Zu Z 3 (§ 5 Abs. 8a):

Es wird ein neuer Abs. eingefügt der klarstellt, dass Störungen im Bereich Schiene auch dann vorliegen, wenn ein anderes Ereignis als ein Unfall oder schwerer Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigen könnte.

Zu Z 4 (§ 5 Abs. 13a):

Es wird ein neuer Abs. eingefügt der für den Bereich Schiene die Definition einer schweren Verletzung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit regelt.

Zu Z 5 (§ 6 Abs. 2):

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung wird klargestellt auf welcher Basis die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes den Umfang der Sicherheitsuntersuchung und die dabei anzuwendenden Verfahren festzulegen hat.

Zu Z 6 (§ 9 Abs. Abs. 1a):

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung wird vorgeschrieben, dass bei Unfällen und Störungen im Bereich Schiene, die sich auf oder in einer Anlage an der Grenze des österreichischen Hoheitsgebietes ereignet haben, die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mit der Untersuchungsstelle des anderen betroffenen Mitgliedstaates eine gemeinsame Vorgehensweise abzustimmen hat.

Zu Z 7 (§ 9 Abs. 2 Z 2):

Gemäß § 9 Abs. 2 hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes jedenfalls schwere Unfälle zu untersuchen. Andere Unfälle sind dann zu untersuchen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Unfälle bringt. Für den Bereich Schiene sind die Kriterien, die zur Entscheidung darüber, ob eine Untersuchung eingeleitet werden soll, herangezogen werden sollen näher spezifiziert. Die bisherige Einschränkung der Zi. 2 auf die Gemeinschaftsebene deckt sich nicht mit dem Wortlaut der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit und hat daher zu entfallen.

Zu Z 8 (§ 9 Abs. 3):

Die Frist zur Entscheidung über die Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung wird spezifiziert.

Zu Z 9 (§ 9 Abs. 6):

Für den Fall einer Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung wird die Verständigungspflicht der nationalen Sicherheitsbehörde ergänzt.

Zu Z 10 (§11 Abs. 1 erster Satz):

Es wird klargestellt, dass die Aufzählung der Befugnisse der Untersuchungsbeauftragten demonstrativ ist.

Zu Z 11 (§ 11 Abs. 1a):

Mit der Regelung wird die Möglichkeit geschaffen, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - sofern ihre Unabhängigkeit dadurch nicht beeinträchtigt wird - die Unterstützung durch Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder durch die Europäische Eisenbahnagentur der europäischen Union anfordern kann.

Zu Z 12 (§ 14 Abs. 1):

Der Kreis derjeniger, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes über die Untersuchung und ihren Verlauf zu unterrichten sind, wird um die Eisenbahnagentur der europäischen Union erweitert.

Zu Z 13 (§ 20a):

Es werden nähere Bestimmungen über die Zusammenarbeit mit Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten aufgenommen. Zu diesem Zwecke soll die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Bereich Schiene mit Unterstützung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 ein Programm für die gegenseitige Begutachtung aufstellen, in dem alle Untersuchungsstellen von Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Teilnahme aufgefordert werden, damit ihre Wirksamkeit und Unabhängigkeit überwacht wird.