

## 10805 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates

---

**Erstellt am 17.12.2021**

**Mit sichtbar gemachten Abänderungen bzw. Druckfehlerberichtigungen,  
die im Plenum des Nationalrates beschlossen wurden**

**Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### Artikel 1 Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 143/2020, wird wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis treten an die Stelle der Einträge für die §§ 55g und 55h folgende Einträge:*
  - „§ 55g. Auslagerung von Funktionen und Arbeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens
  - § 55h. Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen
  - § 55i. Kooperationsvereinbarungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen
  - § 55j. Koordinierung
  - § 55k. Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber“
2. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 163 folgender Eintrag eingefügt:*
  - „§ 63a. Nutzungsbeschränkung zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten“
3. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 196 folgender Eintrag eingefügt:*
  - „§ 196a. Mitteilungspflicht der Behörde“
4. *Im § 12 Abs. 2 Z 12 entfällt nach dem Punkt das Anführungszeichen.*
5. *Im § 15h Abs. 3 wird die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ ersetzt.*
6. *§ 15i Abs. 1 erster Satz lautet:*

„Liegt auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat die Behörde die Verkehrsgenehmigung entweder auszusetzen oder zu entziehen.“
7. *§ 15j Abs. 1 lautet:*

„(1) Die Behörde hat die Erteilung, die Aussetzung, die Entziehung, die Einschränkung oder sonstige Änderungen der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union mitzuteilen.“
8. *§ 18 Abs. 1 lautet:*

„(1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen berechtigt und ausschließlich zuständig, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahninfrastruktur, sonstigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört zu bauen, zu betreiben, instandzuhalten, zu erneuern und umzurüsten sowie die Funktion „Verkehrsmanagement“ auszuführen. Weiters ist es berechtigt,

Verschubleistungen zu erbringen sowie zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn Schienenfahrzeuge auf dieser Eisenbahn zu betreiben.“

9. § 31f samt Überschrift lautet:

#### **„Genehmigungsvoraussetzungen**

**§ 31f.** (1) Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

(2) Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für ein Bauvorhaben im Gefährdungsbereich (§ 4 Abs. 6 Z 3 des Bundesstraßengesetzes 1971-BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971) eines Betriebes, in dem die in Anlage 5 GewO 1994 genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden sind (Seveso-Betrieb), darf überdies nur dann erteilt werden, wenn dieser Gefährdungsbereich im Bauentwurf ausgewiesen ist und Vorkehrungen vorgesehen sind, die bewirken, dass bei Realisierung des Bauvorhabens und dessen künftigen Betriebes weder schwere Unfälle (§ 84b Z 12 GewO 1994) beim Seveso-Betrieb bewirkt noch das Risiko oder die Folgen solcher Unfälle vergrößert oder verschlimmert werden können.

(3) Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.“

10. Im § 53a Abs. 2 Z 2 wird die Wortfolge „der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Behörde“ ersetzt.

11. Dem § 55f Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens sind sofort fällig, sofern sie zu nicht zu Marktsätzen abgeschlossen wurden oder nicht bedient werden. Tatsächlich nicht ausgezahlte Darlehen dürfen nicht mehr ausgezahlt werden.“

12. Die §§ 55g und 55h erhalten die Paragraphenbezeichnung „§ 55j.“ und „§ 55k.“; nach § 55f werden folgende §§ 55g (neu) bis 55i (neu) samt Überschriften eingefügt:

#### **„Auslagerung von Funktionen und Arbeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens**

**§ 55g.** (1) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen neben seiner Funktion als Zuweisungsstelle (§ 62) und entgelterhebenden Stelle (§ 62b) auch andere seiner Funktionen an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag auslagern. Das geeignete Unternehmen bzw. die geeignete Stelle dürfen kein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, kein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden.

(2) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich des Ausbaues, der Instandhaltung und der Erneuerung seiner Eisenbahn mit schriftlichem Vertrag auslagern an:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen; oder
2. Unternehmen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden.

(3) In den gemäß Abs. 1 und 2 abgeschlossenen Verträgen ist eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzusehen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen haftet für Schäden, die seine Vertragspartner bei der Durchführung ausgelagerter Funktionen oder ausgelagerter Arbeiten und damit verbundener Aufgaben verschuldet haben. Trotz Abschluss von Verträgen gemäß Abs. 1 und 2 bleibt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Außenverhältnis für die ordnungsgemäße Wahrnehmung seiner im § 18 Abs. 1 festgelegten ausschließlichen Zuständigkeiten endgültig verantwortlich.

(4) Die gemäß Abs. 1 und 2 abgeschlossenen Verträge hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss vorzulegen.

#### **Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen**

**§ 55h.** (1) Es ist zulässig, dass die mit dem Bau und dem Betrieb von Eisenbahnen verbundenen Funktionen nicht nur von einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, sondern auch von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, einschließlich Parteien öffentlich-privater Partnerschaften, auf Grundlage eines schriftlichen Kooperationsvertrages wahrgenommen werden dürfen, sofern all diese den Anforderungen der §§ 55c bis 55f genügen.

(2) Eine öffentlich-private Partnerschaft ist eine verbindliche Vereinbarung zwischen öffentlichen Stellen und einem oder mehreren anderen Unternehmen als dem österreichischen Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen, in deren Rahmen die Unternehmen Eisenbahninfrastrukturen teilweise oder ganz aufbauen und/oder finanzieren und/oder das Recht erwerben, den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung von Eisenbahninfrastruktur innerhalb des Eisenbahnnetzes und die Beteiligung am Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß den für den Ausbau und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur jeweils geltenden österreichischen Rechtsvorschriften für einen vorab festgelegten Zeitraum wahrzunehmen.

#### **Kooperationsvereinbarungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen**

**§ 55i.** Kooperationsvereinbarungen zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorteile bieten sollen, wie niedrigere Kosten oder eine höhere Leistungsfähigkeit, sind in diskriminierungsfreier Weise abzuschließen und unterliegen der Prüfung und Überwachung der Schienen-Control Kommission, insbesondere im Hinblick auf deren Durchführung. Die Schienen-Control Kommission hat in begründeten Fällen, wie beispielsweise der Beeinträchtigung der im § 54 festgelegten Ziele, den Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarungen zu deren Beendigung zu raten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat der Schienen-Control Kommission eine solche Kooperationsvereinbarung innerhalb eines Monats nach Vereinbarungsabschluss vorzulegen.“

*13. Dem § 57c Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:*

„Eine derartige Entscheidung zu beantragen sind berechtigt:

1. die Vertragsparteien des öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge;
2. das vom begehrten Zugang auf seiner Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen; und
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder die öffentlichen Dienstleistungsaufträge erfüllen.“

*14. Dem § 57c wird folgender Abs. 5 angefügt:*

„(5) Die Entscheidung der Schienen-Control Kommission, ob ein Zugang auf der Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge gefährdet, sind zu begründen. Innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Entscheidung auf ihrer Internetseite hat die Schienen-Control Kommission folgenden von der Entscheidung Betroffenen mitzuteilen, unter welchen Bedingungen eine neuerliche Prüfung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch den entscheidungsgegenständlichen Zugang auf der Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten gefährdet wäre, beantragt werden kann:

1. den Vertragsparteien des öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge;
2. dem vom begehrten Zugang auf seiner Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen;

3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder die öffentlichen Dienstleistungsaufträge erfüllen; und
4. dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zugang zur Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten begehrt.“

**14a. § 58a Abs. 2 lautet:**

**„(2) Der Betrieb einer im § 58b Abs. 1 angeführten Serviceeinrichtung, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und für die die Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber der Betreiberin/dem Betreiber der Serviceeinrichtung ihr Interesse am Zugang zur Serviceeinrichtung auf der Grundlage eines nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben, ist von ihrer Eigentümerin/ihrer Eigentümer ganz oder teilweise als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung auszuschreiben, es sei denn, die Betreiberin/der Betreiber der Serviceeinrichtung weist nach, dass die Serviceeinrichtung infolge eines Umstellungsprozesses von keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden kann.“**

15. Im § 62a Abs. 3 wird die Wortgruppe „angeführten Serviceeinrichtung“ durch die Wortgruppe „angeführte Serviceeinrichtung“ ersetzt.

**16. § 63 Abs. 1 lautet:**

„(1) Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich der ihr gegenüber gemachten Angaben vorzunehmen.“

17. Nach § 63 wird folgender § 63a samt Überschrift eingefügt:

**„Nutzungsbeschränkung zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten**

**§ 63a.** (1) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Eisenbahninfrastrukturabschnitte seiner Eisenbahn für die Nutzung zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, ist die Zuweisungsstelle berechtigt, Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten dieser Art vorrangig zu berücksichtigen. Ist Fahrwegkapazität auf den von der Nutzungsbeschränkung erfassten Eisenbahninfrastrukturabschnitten verfügbar, darf die Erbringung sonstiger anderer Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten nicht ausgeschlossen werden.

(2) Eine gemäß Abs. 1 ausgewiesene Nutzungsbeschränkung ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzugeben.“

18. Im § 64 erhält der Abs. 6 die Absatzbezeichnung „(8)“; nach Abs. 5 werden folgende Abs. 6 (neu) und 7 (neu) eingefügt:

„(6) Erfordert die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf gemäß § 63a Abs. 1 ausgewiesenen Eisenbahnen von Fahrwegkapazitätsberechtigten gebührend begründete, erhebliche und langfristige Investitionen, können Rahmenregelungen eine Laufzeit von 15 Jahren haben. Eine längere Laufzeit einer Rahmenregelung als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen.

(7) Im Falle des Abs. 6 können in der Rahmenregelung genaue Angaben zu den Fahrwegkapazitäten, die dem Fahrwegkapazitätsberechtigten für die Laufzeit der Rahmenregelung zur Verfügung zu stellen sind, festgelegt sein. Diese Angaben können unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen einschließen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann die reservierte Fahrwegkapazität verringern, wenn die Nutzung dieser Fahrwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwertes nach § 65f liegen.“

**19. § 67 Abs. 1 lautet:**

„(1) Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes einschließlich der damit verbundenen Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von

Fahrwegkapazität, sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.“

20. § 67i samt Überschrift lautet:

**„Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität**

**§ 67i.** Für zugewiesene, aber nicht genutzte Fahrwegkapazität kann die entgelterhebende Stelle ein angemessenes Entgelt erheben. Ein derartiges Entgelt ist zwingend von Fahrwegkapazitätsberechtigten einzuheben, denen eine Zugtrasse zugewiesen wurde, falls sie es regelmäßig versäumen, zugewiesene Zugtrassen oder Teile derselben zu nutzen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben hierfür die Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Die Zuweisungsstelle hat Vorkehrungen zu treffen, die sie in die Lage versetzt, interessierten Zugangsberechtigten und der Schienen-Control Kommission jederzeit Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Fahrwegkapazität nutzenden Zugangsberechtigten bereits zugewiesen wurde.“

21. Im § 74 Abs. 1 wird in den Z 11 bis 14 der Strichpunkt am Textende durch die Wortfolge „,oder“ ersetzt; in Z 15 wird der Punkt am Textende durch die Wortfolge „, oder“ ersetzt; folgende Z 16 bis 18 werden angefügt:

- „16. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55g über Auslagerung von Funktionen und Arbeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55g aufzutragen, oder falls dies dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist, sind die zugrundeliegenden Verträge für unwirksam zu erklären, oder
- 17. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55h über die Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55h aufzutragen, oder sind die zugrundeliegenden Kooperationsverträge für unwirksam zu erklären, oder
- 18. Kooperationsvereinbarungen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 55i) für unwirksam zu erklären, wenn sie nicht in diskriminierungsfreier Weise abgeschlossen wurden.“

22. Dem § 84c wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Die Schienen-Control Kommission hat ihr zur Kenntnis gelangende Entscheidungen und Verfahren von zusammenarbeitenden Zuweisungsstellen (§ 64a) und von zusammengeschlossenen entgelterhebenden Stellen (§ 70 Abs. 2), die der Durchführung der Richtlinie 2012/34/EU oder anderweitigen Erleichterungen des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen, dahingehend zu überprüfen, ob diese Entscheidungen und Verfahren den Bestimmungen des 6. Teiles oder unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechen.“

23. Dem § 101 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) In den im Abs. 1 Z 3 angeführten Fällen hat die Behörde die Europäische Kommission über ihre Absicht zu unterrichten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.“

24. Im § 108 Abs. 3 wird die Wortfolge „unverzüglich der Behörde darüber“ durch die Wortfolge „unverzüglich der Eisenbahngattung der Europäischen Union und der Behörde darüber“ ersetzt.

25. Im § 113 Abs. 1 wird die Wortfolge „die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ ersetzt.

26. Im § 116 Abs. 1 wird der Ausdruck „Durchführungsbeschluss (EU) 2018/614“ durch den Ausdruck „Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614“ ersetzt.

27. Dem § 143 Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Die Bescheinigung ist in Form einer Urkunde auszustellen, in ihren Einzelangaben zu aktualisieren und zu erneuern. Bescheinigungen verbleiben im Eigentum des ausstellenden Eisenbahnunternehmens.“

28. Im § 147a Abs. 1, 3 und 4 wird jeweils die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ ersetzt.

29. Im § 147a Abs. 2 und 3 wird die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ ersetzt.

30. Im § 147 Abs. 3 wird die Wortfolge „Insbesondere hat er das Eisenbahnunternehmen“ durch die Wortfolge „Insbesondere hat sie das Eisenbahnunternehmen“ ersetzt.

31. Im § 147a Abs. 5 werden die Wortfolgen „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolgen „die Behörde“, die Wortfolge „dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Behörde“ und die Wortfolge „hat er das Eisenbahnunternehmen“ durch die Wortfolge „hat sie das Eisenbahnunternehmen“ ersetzt.

32. § 157 Abs. 2 lautet:

„(2) Das gemäß § 130 Abs. 2 zuständige Eisenbahnunternehmen hat der Behörde unverzüglich eine Kopie einer ausgestellten, in ihren Einzelangaben aktualisierten, erneuerten oder duplizierten Fahrerlaubnis zur Eintragung in das Fahrerlaubnis-Register vorzulegen.“

33. Im § 161 Z 1 wird die Wortfolge „dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann“ durch die Wortfolge „der Behörde“ ersetzt.

34. Im § 162 Abs. 1 werden die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ und die Wortfolge „hat er diese“ durch die Wortfolge „hat sie diese“ ersetzt.

35. Im § 162 Abs. 2 werden die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ und die Wortfolge „über sein Verlangen entschieden worden ist, hat er“ durch die Wortfolge „über ihr Verlangen entschieden worden ist, hat sie“ ersetzt.

36. Im § 162 Abs. 3 werden die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“, die Wortfolge „von ihm kontaktierten“ durch die Wortfolge „von ihr kontaktierten“, die Wortfolgen „hat er“ durch die Wortfolgen „hat sie“ und die Wortfolge „ist er befugt“ durch die Wortfolge „ist sie befugt“ ersetzt.

37. Im § 164 Abs. 1 werden die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ und die Wortfolge „hat er“ durch die Wortfolge „hat sie“ ersetzt.

38. Im § 164 Abs. 2 werden die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ und die Wortfolge „über sein Verlangen entschieden worden ist, hat er den“ durch die Wortfolge „über ihr Verlangen entschieden worden ist, hat sie den“ ersetzt.

39. Im § 167 wird die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ ersetzt.

40. Im § 168 Z 1 wird die Zitierung „§ 175“ durch die Zitierung „§ 172“ ersetzt.

41. Im § 172 Abs. 1 wird die Wortfolge „des Konformitätsbewertungsmoduls“ durch die Wortfolge „des Konformitätsbewertungsmoduls oder der -module“ ersetzt.

42. Im § 190 Abs. 4 letzter Satz wird der Ausdruck „Infrastrukturbetreibern“ durch den Ausdruck „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ ersetzt.

43. Im § 191 Abs. 1 Z 3 wird die Wortfolge „nationalen Sicherheitsvorschriften“ durch die Wortfolge „nationalen Vorschriften“ ersetzt.

44. Im § 195 Abs. 5 wird die Wortfolge „der Sicherheitsbescheinigung“ durch die Wortfolge „der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ ersetzt.

45. Im § 196 entfällt der letzte Satz; nach § 196 wird folgender § 196a samt Überschrift eingefügt:

#### **„Mitteilungspflicht der Behörde**

**§ 196a.** Die Behörde hat die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb einer Frist von zwei Wochen über die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu unterrichten. Weiters hat sie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich über die Erneuerung, die Änderung, den Widerruf oder die Einschränkung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu unterrichten. Dabei hat sie den Namen und die Anschrift des

Eisenbahnverkehrsunternehmens, das Ausstellungsdatum, die Art und den Umfang des Betriebes, die Gültigkeitsdauer der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und das in ihr ausgewiesene geografische Tätigkeitsgebiet sowie – im Falle des Widerrufs oder der Einschränkung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung – die Gründe für eine solche Entscheidung anzugeben.“

## **Artikel 2** **Änderung des Bundesbahngesetzes**

Das Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 153/2020, wird wie folgt geändert:

*§ 46 samt Überschrift lautet:*

### **„Ermäßigung, Erlass oder Stundung von Entgelten für das Mindestzugangspaket und für vorgehaltene Fahrwegkapazität**

**§ 46.** Zuständig für die Wahrnehmung aller einem Mitgliedstaat aufgrund unionsrechtlicher Rechtsvorschriften zugeordneten Aufgaben im Zusammenhang mit der Ermäßigung, dem Erlass oder der Stundung von Entgelten für das Mindestzugangspaket und für vorgehaltene Fahrwegkapazität ist die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.“

## **Artikel 3** **Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes**

Das Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 143/2020, wird wie folgt geändert:

*§ 26 Z 1 lautet:*

„1. die Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 138 vom 26.05.2016 S. 102, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 110 vom 30.04.2018 S. 141, umgesetzt,“