

Vorblatt

Problem:

Vom Gemeinschaftsrecht her liegt eine weitere Etappe von Richtlinien zu den Themen Eisenbahnsicherheit, Interoperabilität und weitere Marktöffnung bei den Eisenbahnen vor, die über die bisherigen gesetzlichen Regelungen hinaus umzusetzen sind.

Von diesem gemeinschaftsrechtlich ausgelösten Regelungsbedarf abgesehen ist darauf hinzuweisen, dass die Situation für den Bau und die Veränderung von Eisenbahnen teilweise als unbefriedigend empfunden wird, indem die Erledigung von Genehmigungsanträgen oft eine sehr lange Verfahrensdauer in Anspruch nimmt.

Ziel:

Das Eisenbahngesetz 1957 ist erstens entsprechend den gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien anzupassen und zweitens sind Maßnahmen zur Straffung und Beschleunigung von Verwaltungsverfahren angezeigt.

Inhalt:

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält sowohl die richtlinienmäßig vorgegebenen Umsetzungsmaßnahmen als auch Änderungen zu den eisenbahngesetzlichen Genehmigungsverfahren.

Zum Ersteren ist insbesondere die Einführung von Rechtsinstrumenten zur Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie beim Betrieb von Eisenbahnen, Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen vorgesehen. Bezüglich der Genehmigungsverfahren sind insbesondere die Ausweitung genehmigungsfreier Maßnahmen und der Entfall besonderer Genehmigungsinstrumente sowie die Einführung eines beizubringenden Gutachtens als Grundlage für eine Straffung des Verfahrensablaufes vorgesehen. Bei der vorliegenden Änderung des Gesetzes sollen darüber hinaus auch Klarstellungen erfolgen, um in der Praxis aufgetretene Auslegungsfragen insbesondere was die Stellung getrennter Eisenbahnunternehmen anlangt auszuräumen.

Gleichzeitig sind Anpassungen im Bundesbahngesetz vorgesehen, und eine Bestimmung bezüglich Veräußerungsermächtigung im Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft

Alternative:

Da Österreich zur Umsetzung von Richtlinien der Europäischen Union verpflichtet ist, besteht dazu keine Alternative. Hinsichtlich der übrigen Regelungsinhalte könnte der bisherige Rechtszustand beibehalten werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Umsetzung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie führt einerseits zu einem Mehraufwand in der Vollziehung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und in geringerem Ausmaß auch beim jeweils zuständigen Landeshauptmann. Dem werden andererseits durch die Neugestaltungen und Reformschritte in den Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz Einsparungen für alle Eisenbahnbehörden gegenüberstehen.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch die Beschleunigung von Verwaltungsverfahren könnten Bauaufträge bereits zu einem früheren Zeitpunkt vergeben werden, was sich in Zeiten geringen Wirtschaftswachstums positiv auf die Beschäftigungslage auswirken könnte. Von der Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems profitieren vor allem akkreditierte Stellen, die zur Zertifizierung eines Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems zugelassen sind.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Kompatibel mit EU-Recht. Es erfolgt eine abschließende und komplettierende Umsetzung der Richtlinien.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Die Umsetzung des Gemeinschaftsrechtes fällt nicht unter den Konsultationsmechanismus.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Europäische Union hat ein Bündel von Maßnahmen mit dem Ziel in Angriff genommen, den gemeinschaftsrechtlichen Regelungsrahmen für die Eisenbahnen weiterzuentwickeln, und hat im Jahr 2004 folgende Richtlinien erlassen, die zusammenfassend auch als zweites Eisenbahnpaket bezeichnet werden:

- a) Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“, kurz Eisenbahnsicherheitsrichtlinie).

Mit dieser Richtlinie sollen die in den Mitgliedstaaten unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen harmonisiert werden. Dies betrifft insbesondere die Harmonisierung des Inhaltes von Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen. Vorgesehen in dieser Richtlinie ist insbesondere die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Sicherheitsbehörde, die Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Erwirkung einer Sicherheitsgenehmigung, die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und die Durchführung der Untersuchung von Unfällen durch eine unabhängige Stelle.

- b) Richtlinie 2004/50/EG zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

Mit dieser Richtlinie sollen die Bestimmungen der Richtlinie 96/48/EG mit denen der Richtlinie 2001/16/EG harmonisiert werden. Weiters sieht die Richtlinie die Verpflichtung zur Einführung eines Einstellungsregisters für interoperable Schienenfahrzeuge vor, die mit einem alphanumerischen Code zu versehen sind.

- c) Richtlinie 2004/51/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Mit dieser Richtlinie wird der Zugang auf das gesamten Eisenbahnnetz zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2006 und auch für nicht grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2007 ausgedehnt.

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben sollen alle drei angeführten Richtlinien in innerstaatliches Recht komplettierend umgesetzt werden.

Erste Schritte zur Umsetzung sind bereits erfolgt. Bezüglich der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie ist mit dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, und der Einrichtung einer unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle eine Teilumsetzung vorgenommen worden. Eine weitere Teilumsetzung dieser Richtlinie ist bereits dadurch gegeben, dass viele der der Rechtsakte, die nationalen Sicherheitsbehörden vorzubehalten sind, schon nach bisheriger Rechtslage im Eisenbahngesetz 1957 von den Eisenbahnbehörden wahrgenommen werden. Desweiteren erfolgte eine Teilumsetzung zur Richtlinie 2004/51/EG mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 163/2005, in der Weise, dass mit Ablauf des 31. Dezember 2005 der Zugang für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf alle Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen ausgedehnt ist.

Als richtliniengemäße weitere Etappe zur Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes sind somit im vorliegenden Gesetzentwurf Zugangsrechte für die Erbringung von nicht grenzüberschreitendem Güterverkehr ab 1. Jänner 2007 auf allen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen vorgesehen. Desweiteren werden Zugangsrechte auf sonstige Eisenbahnen oder Teilen derselben, die zu ans Schienennetz angeschlossenen Häfen und Güterverkehrsterminals führen, oder die zur Erreichung öffentlicher Eisenbahnen notwendig sind, eingeräumt. Neu vorgesehen ist auch, dass auf freiwilliger Basis Zugangsrechte zu anderen als Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen zugunsten von zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen berechtigten Eisenbahnunternehmen eingeräumt werden können, wie z.B. der Zugang eines Eisenbahn-

verkehrsunternehmens auf eine Straßenbahn, wo dies angesichts der Verknüpfungsverhältnisse zweckmäßig erscheint.

Auf Grund der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie wird die gesetzliche Verpflichtung zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems vorgesehen, die sowohl Eisenbahninfrastruktur-, als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft. Die Zertifizierung dieses Sicherheitsmanagementsystems ist durch eine akkreditierte Stelle, die Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems zertifiziert, vorgesehen.

Die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen erforderliche Sicherheitsbescheinigung darf nicht mehr vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellt werden, sondern das muss sicherheitsbehördliche Aufgabe werden. Die Sicherheitsbescheinigung umfasst zwei Teile, nämlich die Beurkundung der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und die Bescheinigung über Vorkehrungen. Während das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem von einer akkreditierten Stelle zu zertifizieren ist, sind die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Vorkehrungen einer bescheidmäßigen Genehmigung zu unterziehen. Die Sicherheitsbescheinigung selbst ist als Urkunde konzipiert, die bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in abschließender Erledigung des Antrages auszustellen ist. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, ist der Antrag mit Bescheid abzuweisen, sodass die Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof gewahrt bleibt.

Auf Grund der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie neu einzuführen ist eine von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erwirkende Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb seiner Eisenbahn. Diese umfasst zwei Teile, nämlich die Beurkundung der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und des Nachweises über Vorkehrungen. Die Sicherheitsgenehmigung ist als Urkunde konzipiert, die bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag von der zuständigen Eisenbahnbehörde in abschließender Erledigung des Antrages auszustellen ist. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, ist der Antrag mit Bescheid abzuweisen, sodass die Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof gewahrt bleibt.

Zur Vermeidung einer langen Verfahrensdauer für die Erledigung von Baugenehmigungsanträgen und Anträgen um Erteilung einer Genehmigung nach § 36 werden die für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen, eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen erforderlichen Genehmigungen und die zugehörigen Verwaltungsverfahrensvorgänge zur Reformierung vorgeschlagen. So soll in Zukunft die bisher gemäß § 36 erforderliche Genehmigung für eisenbahntechnische Einrichtungen im Einzelfall ersatzlos entfallen. Nicht mehr alle eisenbahntechnischen Einrichtungen einer Eisenbahn, sondern nur mehr eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen sind als Genehmigungsgegenstand erfasst. An die Stelle der Genehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen auf Grund von Typenplänen tritt eine Bauartgenehmigung für den Bau einer unbestimmten Anzahl bauartgleicher eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen. Für Schienenfahrzeuge wird, unabhängig davon, ob es sich um ein Einzelfahrzeug oder ein in Serie zu erzeugendes Schienenfahrzeug handelt, eine Bauartgenehmigung eingeführt, die inhaltlich den Anforderungen in der Verwaltungspraxis und der Entwicklung auf internationaler Ebene folgt.

Eine Verkürzung der Dauer von Verwaltungsverfahren zum Bau soll dadurch bewirkt werden, dass der Beweis des Vorliegens von Genehmigungsvoraussetzungen einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes durch vom Antragsteller beizubringende Gutachten, bei bestimmten, typischerweise größeren Vorhaben durch ein einziges zu erbringendes Gutachten erbracht werden soll. Ist nur ein einziges Gutachten zu erstellen und ist für die Erstellung dieses Gutachtens die Bestellung von mehr als einem Sachverständigen durch den Antragsteller notwendig, so ist das Gutachten von den bestellten Sachverständigen gemeinsam zu erstellen und hat eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Um zu vermeiden, dass die Behörde Gutachten durch andere Gutachter, insbesondere durch beigegebene Amtssachverständige nochmals begutachten lässt, wird vorgesehen, dass für dieses Gutachten die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit gilt, was zumindest im Regelfall beschleunigend wirken sollte. Der mit der Erstattung der Gutachten zu beauftragende Kreis der Sachverständigen enthält insbesondere akkreditierte oder benannte Stellen, um eine zweckmäßige Zusammenfassung mit der Prüfung nach den Interoperabilitätsregelungen zu ermöglichen und somit die innerstaatliche Vorgangsweise im Verfahren an das gemeinschaftsrechtliche Konzept der ausgelagerten Prüfung anzupassen. Mit diesem Reformschritt soll einerseits die Behörde, namentlich die technischen Amtssachverständigen als auch die verfahrensführenden Beamten, entlastet werden, als auch andererseits der Vorteil im Sinne der Antragsteller erreicht werden, dass mittels solcherart aufbereiteter Einreichunterlagen die Verwaltungsverfahren deutlich rascher abgewickelt werden können.

Als weitere wesentliche Maßnahme zur Verkürzung der Dauer von Verwaltungsverfahren wird eine spürbare Ausweitung des Kreises genehmigungsfreier Vorhaben vorgeschlagen, die wie ähnlich wie bisher im

Verordnungsweg näher zu bezeichnen sein werden. Es soll aber von der gesetzlichen Vorgabe her nicht mehr das einschränkende Kriterium des geringen Umfanges maßgebend sein, sondern der Umstand, dass mit Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten sowie der Veränderung von eisenbahntechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen keine maßgeblichen bzw. erheblichen Baumaßnahmen verbunden sind und diese keine Umrüstung darstellen, wobei letztere in den Interoperabilitätsregelungen abgegrenzt wird. Die durch erweiterte Genehmigungsfreistellungen gewisser Vorhaben eingesparten Personalressourcen sollen für die raschere Bewältigung der übrigen Aufgaben eingesetzt werden.

Das Deregulierungsgesetz 2001, BGBl. I Nr. 151/2001, hat dazu geführt, dass für Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnische Einrichtungen, die mehreren Arten von Eisenbahnen zuzurechnen sind, die sachliche Zuständigkeit mehrerer Eisenbahnbehörden besteht. Nunmehr ist vorgesehen, dass für solche Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen die sachliche Zuständigkeit der für die höherrangige Eisenbahn zuständigen Eisenbahnbehörde gegeben sein soll. Das soll die Vollziehung besonders auf Ebene der Bezirksverwaltungsbehörden und der Landeshauptmänner erleichtern.

Zur redaktionellen Gestaltung ist zu bemerken, dass das Eisenbahngesetz wiederholt um gemeinschaftsrechtlich ausgelöste Einfügungen und Änderungen angereichert wurde und wird. Es soll im Wege einer Inhaltsübersicht, Anpassung der Gliederung und Begriffsvereinheitlichung verbessert werden. Bei der Einführung der Begriffe „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnverkehr“ im Jahre 1957 wurde davon ausgegangen, dass der Betrieb einer Eisenbahn sowie der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und der Verkehr auf einer Eisenbahn durch ein integriertes Eisenbahnunternehmen abgewickelt wird; im Gesetz wurden diese Vorgänge mit den Begriffen „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnverkehr“ bezeichnet. Mit der Einführung der Eisenbahnverkehrsunternehmen als neue Kategorie von Eisenbahnunternehmen für den Regelungsbereich des Eisenbahngesetz 1957 in Bezug auf Haupt- und Nebenbahnen ist der Begriff „Eisenbahnbetrieb“ in diesem Teilbereich insofern neu zu verstehen, als Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Eisenbahnen als solche betreiben, sondern hauptsächlich Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen erbringen, also Fahrbetrieb, und das zum Zwecke der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen. Im Eisenbahngesetz 1957 sind bei den bisherigen Änderungen nur die Bestimmungen angepasst worden, die unmittelbar von den Umsetzungsverpflichtungen betroffen waren. Auch bei den anderen Bestimmungen soll nun die ausdrückliche Differenzierung nachgeholt werden, und zum Ausdruck kommen, inwieweit Normadressat der Betreiber der Eisenbahn (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) oder der vom Betreiber der Eisenbahn unterschiedliche Betreiber von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn (Eisenbahnverkehrsunternehmen) sind. Dadurch soll der traditionelle bisherige Inhalt der Begriffe Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr nicht geändert werden, aber die Zuordnung der Rechtsfolgen bei den getrennten Funktionen Infrastruktur und Verkehr erleichtert werden.

Zu den finanziellen Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesvorhaben bei seiner Vollziehung ist auszuführen, dass die Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie, und dabei zunächst insbesondere die Einführung der neugestalteten Rechtsinstrumente einer Sicherheitsbescheinigung und einer Sicherheitsgenehmigung und das Einstellungsregister, zu einer Erhöhung des Personalaufwandes der Eisenbahnbehörden führen. Das betrifft hauptsächlich den BMVIT als Eisenbahnbehörde, nur geringfügig den Landeshauptmann, bzw. die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Einstellungsregister. Das Ausmaß des zusätzlichen Aufwandes wird durch die bei der Europäischen Eisenbahnagentur laufende Ausgestaltung harmonisierter Vollzugsregelungen zu den neuen Instrumenten nach der Sicherheitsrichtlinie bestimmt. Diese Regelungen liegen noch nicht vor, sodass eine Abschätzung derzeit nur grob und global möglich ist. Den aufwanderhöhenden Faktoren werden Einsparungen beim Verwaltungsaufwand durch die Reform der Genehmigungsverfahren gegenüberstehen. Nach einer Schätzung in einer hiezu vorab eingeholten Studie ist bei Umsetzung und am Ende einer Übergangszeitpanne mit einem Einsparungspotential von bis zu 25% des derzeitigen Personalaufwandes zu rechnen. Da dieses Einsparungspotential nur zum Teil unmittelbar vom Gesetz ausgelöst wird, und dies sukzessive nach den Übergangsregelungen, und zum anderen Teil von noch zu treffenden flankierenden Verordnungsregelungen und deren Vollziehung abhängt, lässt sich derzeit keine genauere Quantifizierung vornehmen.

Soweit zur Zeit abschätzbar, werden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Eisenbahnbehörde die aufwanderhöhenden Faktoren durch die Einsparungen jedenfalls aufgefangen werden können. Sie werden innerhalb des Ressorts bedeckt. Für die Landeshauptmänner und Bezirksverwaltungsbehörden als Eisenbahnbehörden werden nach vollem Wirksamwerden der verfahrensreformativen Maßnahmen Einsparungen verbleiben. Das Gesetzesvorhaben wird also im Ergebnis zu keinen Mehrausgaben des Bundes für die Vollziehung führen.

Bezüglich der Adaptionen im Bundesbahngesetz und im Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“ wird auf den Besonderen Teil verwiesen.

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und in Artikel 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

Die Konformität mit EU/EWR-Recht ist gegeben. Der Gesetzentwurf dient überdies ausdrücklich dazu, die Richtlinien des sogenannten zweiten Eisenbahnpaketes, von denen einzelne Punkte wie erwähnt bereits umgesetzt worden sind, nun komplettierend in innerstaatliches Recht umzusetzen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

Zu Z 1 (Gesetzestitel):

Der bisherige Gesetzestitel wird formell den aktuellen legislativen Richtlinien angepasst und soll nun den wesentlichen Inhalt des Eisenbahngesetzes anzeigen.

Zu Z 2 (Entfall des § 1 Abs. 2):

Da Seilbahnen im Seilbahngesetz 2003 als Eisenbahnen bezeichnet werden und der seinerzeit auf das Eisenbahngesetz verweisende § 2 EKHG nunmehr auf das Seilbahngesetz 2003 verweist, ist die Aufzählung von Seilbahnen im Eisenbahngesetz 1957 nun entbehrlich geworden.

Zu Z 3, 7, 16, 28, 46, 72 und 73 (§§ 1a, 7, 13 Abs. 2, 53c Abs. 5, 88 Z 2, 120 und 122):

Da Seilbahnen nicht mehr Regelungsgegenstand des Eisenbahngesetzes 1957 sind, kann der bisherige allgemeine Ausdruck Fahrbetriebsmittel durch den Ausdruck Schienenfahrzeuge ersetzt werden.

Zu Z 4 (§ 1b):

Da Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Eisenbahnunternehmen auch noch andere als Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen betreiben können, erfolgt eine Präzisierung dergestalt, dass auf die Arten von Eisenbahnen abgestellt wird, auf denen Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

Zu Z 5 (§§ 1e, 1f und 1g):

Da nunmehr der Begriff „Verkehr auf Eisenbahnen“ verwendet wird, werden die Begriffsbestimmungen Stadt-, Vorortverkehr, Regionalverkehr und internationaler Güterverkehr entsprechend angepasst.

Zu Z 6 (§ 5 Abs. 1 und 2):

Da Hauptbahnen, Nebenbahnen, Anschlussbahnen und Materialbahnen als Schienenbahnen definiert sind, werden nunmehr auch Straßenbahnen ausdrücklich in der Definition als Schienenbahnen bezeichnet, ohne dass der bisherige Definitionsgehalt dadurch verändert werden soll.

Zu Z 8 (§§ 9 bis 9b):

Die Begriffsbestimmungen für die gemeinsamen Sicherheitsmethoden und die gemeinsamen Sicherheitsziele lehnen sich an die Richtlinie 2004/49/EG an, wobei die Terminologie des Eisenbahngesetzes 1957 berücksichtigt wird. Der Stand der Technik als wesentliche Genehmigungsvoraussetzung wird erstmals in Anlehnung an bereits bestehende Begriffsbestimmungen in anderen Materiensetzen einer Begriffsbestimmung unterzogen; er ersetzt den bisherigen Ausdruck des Standes der technischen Entwicklung im Eisenbahnwesen.

Zu Z 9 (§ 10):

Wie bereits im allgemeinen Teil der Erläuterungen dargestellt, werden die Begriffe „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnverkehr“ durch die Begriffe „Betrieb einer Eisenbahn“, „Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen“ und „Verkehr auf Eisenbahnen“ ersetzt. Im Hinblick auf die Genehmigungserfordernisse sollen nunmehr nicht mehr alle ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, sondern nur mehr solche ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, die ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen sind, vom Eisenbahnanlagenbegriff erfasst sein.

Zu Z 10 (§ 10a):

Die Fundstelle der in dieser Bestimmung zitierten Verordnung wird näher ausgewiesen.

Zu Z 11 und 13 (§§ 11 und § 12 Abs. 4 Z 3):

Hier erfolgt eine Anpassung der Zitate.

Zu Z 12 (§ 12 Abs. 1 bis 3):

zu Abs. 1: Die Zuständigkeit des Landeshauptmannes für Materialbahnen mit beschränkt öffentlichem Verkehr oder mit Werkverkehr wird den Bezirksverwaltungsbehörden übertragen, sodass diese nunmehr

für alle nicht-öffentlichen Eisenbahnen die zuständige Behörde ist. Die nach der bisherigen Rechtsauffassung und Verwaltungspraxis mit der Zuständigkeit für eine Eisenbahn verbundene Zuständigkeit für die darauf betriebenen Schienenfahrzeuge wird ausdrücklich klargestellt.

zu Abs. 2: Der Umfang der Zuständigkeit des Landeshauptmannes für nicht vernetzte Nebenbahnen wird in der Form erweitert, dass er für alle Angelegenheiten dieser Eisenbahnen, mit Ausnahme der Konzessionsangelegenheiten und der behördlich zu genehmigenden Betriebseinstellung zuständig wird. Die Zuständigkeit des Landeshauptmannes wird auf solche Schienenfahrzeuge eingeschränkt, die ausschließlich auf Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen betrieben werden sollen. Die Zuständigkeit des Landeshauptmannes wird ferner auf solche Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen eingeschränkt, die ausschließlich dem Betrieb von Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlussbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen dienen. Weiters ist der Landeshauptmann für die Ausstellung, Neuausstellung und Entzug von Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig, die ausschließlich vernetzte Nebenbahnen betreiben.

Abs. 3: Die Zuständigkeit des Bundesministers für die Erteilung der Genehmigung für allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete und die Genehmigung der Veräußerung, Verpachtung oder Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes einer nicht vernetzten Nebenbahn wird dem Landeshauptmann übertragen. Im Rahmen der beim Bundesminister konzentrierten Zuständigkeiten fällt die nach der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie der Behörde zuzuordnende Aufgabe bezüglich Sicherheitsbescheinigung neu an.. Werden Schienenfahrzeuge auf Hauptbahnen eingesetzt, fallen diese unabhängig vom Einsatz auf anderen Eisenbahnen in die Zuständigkeit des Bundesministers. Die Zuständigkeit des Bundesministers erfasst auch solche Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, die nicht nur dem Betrieb von Hauptbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Hauptbahnen und dem Verkehr auf Hauptbahnen, sondern auch dem Betrieb anderer Eisenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf anderen Eisenbahnen und dem Verkehr auf anderen Eisenbahnen dienen; damit sollen diesbezüglich Mehrfachzuständigkeiten vermieden werden.

Zu Z 17 (§ 13a):

Die Eisenbahnsicherheitsrichtlinie verpflichtet zur Vorlage eines Sicherheitsberichtes an die Europäische Eisenbahngentur; diese neue Aufgabe wird hier dem Bundesminister zugeordnet.

Zu Z 18 (§ 13b):

Entsprechend der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie wird vorgesehen, dass die Behörde Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle angemessen zu berücksichtigen hat. Um dies zu ermöglichen, hat die Unfalluntersuchungsstelle in den Sicherheitsempfehlungen das Verhältnis von Aufwand und Nutzen einer Empfehlung darzustellen.

Zu Z 19 (§§ 14 bis 47c samt Überschriften):

In Fortführung der bereits in vorausgegangenen Novellen des Eisenbahngesetzes begonnenen Umstrukturierung dieses Bundesgesetzes wird die Gliederung in Teile für öffentliche Eisenbahnen und nicht-öffentliche Eisenbahnen nun aufgegeben und durch eine Gliederung des Gesetzes nach Sachgebieten ersetzt.

§§ 14 bis 14f: Diese entsprechen im Wesentlichen den bisherigen §§ 14 Abs. 1 und 2 und 17. Die Bestimmung über die Verlängerung der Konzessionsdauer soll dabei vereinfacht werden und soll einerseits die verkehrspolitische Bedeutung betonen und andererseits nicht mehr auf die wenig zeitgemäße Übernahme durch den Bund abstellen.

§§ 15 bis 15k: Mit Ausnahme der Belange, die im Rahmen der Genehmigung getroffener Vorkehrungen gemäß § 37a zu berücksichtigen sind und bisher in den §§ 17a Z 10 und 11 und 17e Z 2 und 3 enthalten waren, entsprechen die §§ 15 bis 15k im Wesentlichen den bisherigen §§ 14 Abs. 5 und 17 bis 17k.

§§ 16 bis 16f: Diese entsprechen im Wesentlichen den bisherigen §§ 14 Abs. 5a und 17l bis 17p. Da die wesentlichen Elemente der fachlichen Eignung des Antragstellers im Verfahren zur Erteilung der Genehmigung nach § 37a zu prüfen sind, erübrigt sich das bisherige fakultative Feststellungsverfahren.

§§ 17a bis 17b: Die Regelungen entsprechen im Wesentlichen den bisherigen §§ 51 und 52. Erstmals festgelegt werden in Anlehnung an die Bestimmungen über die Konzession die mit einem Antrag auf Erteilung der Genehmigung vorzulegenden Unterlagen und die für die Erteilung dieser Genehmigung notwendigen Voraussetzungen. In Verbindung mit § 17a, der denselben Wortlaut wie § 14a Abs. 3 erster Satz hat, sind auch nicht-öffentliche Eisenbahnen nunmehr schon von Gesetzes wegen als gemeinnützig ausgewiesen. Dies wegen der großen Bedeutung nicht-öffentlicher Eisenbahnen für den Gütertransport auf der Schiene sachlich gerechtfertigt, und auch verwaltungsökonomisch.

§ 18 Abs. 1: Dieser wurde einerseits textlich dem bisherigen § 19 Abs. 1 angepasst. Normadressat dieser Bestimmung ist nunmehr das zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn berechnigte Eisenbahnunternehmen, insbesondere das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 18 Abs. 2 und 3: Hier werden die Rechte eines zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechnigten Eisenbahnunternehmens, insbesondere eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, ausgeführt. Klargestellt wird der Berechnigungsumfang eines zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen berechnigten Eisenbahnunternehmens auch insofern, als er über den öffentlichen Verkehr hinaus dem Grunde nach auch die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im nicht-öffentlichen Verkehr einschließt.

§ 18 Abs. 4: Dieser entspricht dem bisherigen § 18 Abs. 5.

§ 18a: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 18 Abs. 2.

§ 18b: Dieser entspricht dem bisherigen § 18 Abs. 3.

§ 18c: Dieser entspricht dem bisherigen § 18 Abs. 4.

§ 18d: Dieser entspricht dem bisherigen § 18 Abs. 6.

§ 19 Abs. 1: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 19 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass Normadressat dieser Bestimmung nunmehr das zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn berechnigte Eisenbahnunternehmen, insbesondere das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist, welches zusätzlich zur Sicherstellung der Erfüllung seiner Pflichten Vorkehrungen zu treffen hat, die bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen Grundlage der zur Erlangung einer Sicherheitsgenehmigung notwendigen Vorkehrungen sein wird.

§ 19 Abs. 2: Dieser entspricht dem bisherigen § 19 Abs. 2 erster Satz, wobei klargestellt wird, dass Normadressat dieser Bestimmung nunmehr das zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn berechnigte Eisenbahnunternehmen, insbesondere das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist. Die bisher in dieser Bestimmung vorgesehene Sonderhaftungsregelung wird als nicht erforderlich gestrichen; der Ersatz für Schäden soll sich auch für den Eisenbahnbereich nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen für den Schadenersatz richten.

§ 19 Abs. 3: Dieser stellt die Pflichten eines zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechnigten Eisenbahnunternehmens dar.

§ 19 Abs. 4: Die schon bisher im § 19 Abs. 4 erster Satz enthaltene Verordnungsermächtigung wird klarstellend ergänzt, wonach auch Regelungen über die Ausbildung und Prüfung des Betriebsleiters und anderer Eisenbahnbediensteter im Verordnungsweg festgelegt werden können.

§ 19 Abs. 5: Die schon bisher im § 19 Abs. 4 zweiter Satz enthaltene Verordnungsgrundlage, welche bereits auf die nach der Sicherheitsrichtlinie gebotene Rechtsqualität von Sicherheitsvorschriften abgestellt ist, wird ergänzt um die Verpflichtung zur Berücksichtigung der neu vorgesehenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden und der gemeinsamen Sicherheitsziele, sowie um die neue Mitteilungspflicht an die Kommission.

§ 19a: Dieser entspricht dem bisherigen § 19 Abs. 1 zweiter und dritter Satz mit der Maßgabe, dass Eisenbahnunternehmen, die ein Sicherheitsmanagementsystem (mit den neuen inhaltlichen Anforderungen an ein solches) eingerichtet haben, von der Verpflichtung befreit werden, periodische Überprüfungen durch Externe durchführen zu lassen. Da die Überprüfung durch Externe nicht weitergehend sein sollte als die seinerzeitigen Überprüfungen durch die Behörde, wird vorgesehen, dass die von der Behörde als Nachweis der Zustandes der Eisenbahn anerkannten Dokumentationen des Eisenbahnunternehmens auch von den Externen als Nachweis anzuerkennen sind. Bei nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Erleichterung gerechtfertigt, dass nun zusätzlich auch im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen mit der Prüftätigkeit betraut werden, wobei es sich für nicht-öffentliche Eisenbahnen um unternehmensexterne Fachleute anderer und meist größerer Eisenbahnunternehmen handelt. § 19b Abs. 1: Dieser ist dem bisherigen § 19 Abs. 3 nachgebildet. Normadressaten sind zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechnigte Eisenbahnunternehmen, insbesondere Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Es wird der Behörde die Möglichkeit eingeräumt, anstelle der Verfügung einer Betriebseinstellung auch andere Maßnahmen verfügen zu können.

§ 19b Diese Bestimmung betrifft eine notwendige Einstellung des Betriebes aus Sicherheitsgründen, wie sie schon bisher im § 19 enthalten war und nun differenziert für Eisenbahnen und die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen vorgesehen ist.

§ 19c: Dieser entspricht dem bisherigen § 19 Abs. 2a.

§ 20: Dieser entspricht dem bisherigen § 20 Abs. 1 und 2 mit der Maßgabe, dass Leitungsanlagen nicht mehr genannt sind, da die Verlegung von Leitungsanlagen in der Praxis ausschließlich zwischen dem Eisenbahnunternehmen und der Inhaber der Leitungsanlage zivilrechtlich vereinbart wird.

§ 20a: Dieser entspricht dem bisherigen § 20 Abs. 3.

§ 21: Ausdrücklich wird klargestellt, dass sowohl zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechnete Eisenbahnunternehmen, als auch zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechnete Eisenbahnunternehmen einen Betriebsleiter zu bestellen haben. Von der Verpflichtung zur Bestellung eines Betriebsleiters wird der Betreiber einer Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb entbunden. Als weitere Erleichterung wird auf die Genehmigung für die Bestellung eines Betriebsleiters für eine Anschlussbahn mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschubeinrichtungen (§ 7 Z 2) verzichtet.

§ 21a: Abs. 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 21 Abs. 3. Klarstellend wird zum Ausdruck gebracht, dass das bereits durch Bundesgesetz oder Bundesverordnungen geregelte und somit vorgegebene Verhalten einschließlich der Ausbildung von Eisenbahnbediensteten vom Eisenbahnunternehmen nicht in allgemeinen Anordnungen wiederholend geregelt werden muss. Von der Verpflichtung zur Erstellung allgemeiner Anordnungen wird der langjährigen Verwaltungspraxis entsprechend der Betreiber einer Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb entbunden. Als weitere Erleichterung ist für die Erstellung allgemeiner Anordnungen für eine Anschlussbahn nach § 7 Z 2 keine Genehmigung erforderlich.

§ 22: Abs. 1 entspricht dem bisherigen § 22 Abs. 1, wurde aber klarer formuliert. Die Tarifpflicht für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr entfällt. Als nicht mehr unbedingt notwendig angesehen wird die behördliche Genehmigungspflicht von Beförderungsbedingungen der Straßenbahnunternehmen und der nicht-öffentlichen Eisenbahnunternehmen, sodass sie im Sinne der Deregulierung entfällt.

§§ 23 und 24: Diese entsprechen den bisherigen §§ 23 und 25.

§ 25: Dieser ist inhaltlich dem bisherigen § 26 nachgebildet.

§ 26: Abs. 1 entspricht dem bisherigen § 27 mit der Maßgabe, dass die Eisenbahnunternehmen der Behörde in Zukunft keine Angaben für eine Eisenbahnstatistik mehr vorlegen müssen. Soweit dies für Zwecke der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH notwendig ist, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen Daten an diese Gesellschaft zur Erfüllung deren gesetzlichen Aufgabenbereiches zu liefern haben. Zur Vermeidung einer Doppelbelastung dieser Eisenbahnunternehmen ist vorgesehen, dass die Schienen-Control GmbH diese Daten an die Bundesanstalt Statistik Austria vorzulegen hat, soweit sie zur Erstellung der Schienenverkehrsstatistik benötigt werden.

§ 27: Dieser entspricht dem bisherigen Anwendungsumfang des § 28.

§ 28: Das bisher im § 29 geregelte Verfahren zur entweder vorübergehenden oder dauernden Einstellung des Betriebes einer Eisenbahn oder eines Teiles derselben wird hier ausgestaltet, indem Beurteilungskriterien für die Bewilligungsvoraussetzung der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit für vorübergehende Einstellung einerseits und für dauernde Einstellungen angegeben werden. Im Falle der dauernden Einstellung soll die schon bisher vorgesehene Interessentensuche anhand von verbindlichen Angeboten erfolgen.

§ 29: Der Anwendungsbereich des bisherigen § 29 Abs. 3 wird auf nicht-öffentliche Eisenbahnen mit Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde ausgedehnt. Ähnlichen Vorbildern in der Rechtsordnung folgend, wird ein Auflassungsverfahren festgelegt, das die Vorschreibung von Vorkehrungen und die Auftragung der Beseitigung von Eisenbahnanlagen einer aufgelassenen Eisenbahn ermöglicht und den Abschluss der Auflassung an einen Feststellungsbescheid der Behörde bindet. Analog zu diesen Regelungen wird vorgesehen, dass auf Basis einer für erloschen erklärten Baugenehmigung errichtete Anlagen und Bauten ebenfalls aufzulassen sind.

§ 30: Eisenbahnaufsichtsorgane dienen der Überwachung des Verhaltens von Personen vor Ort. Ihr allfälliger Einsatz auch für andere Aufgaben wie die Überwachung der Beschaffenheit der Eisenbahn muss nicht gesetzlich vorgegeben werden sondern ist Sache der innerorganisatorischen Regelungen des Eisenbahnunternehmens. Die Verhaltensüberwachung der Eisenbahnaufsichtsorgane eines Eisenbahnunternehmens, auf dessen Eisenbahn Zugangsrechte ausgeübt werden, soll ausdrücklich auch die Überwachung des Verhaltens der Eisenbahnbediensteten des zugangsberechtigten Eisenbahnunternehmens umfassen, um weiterhin die gebotene gesamthafte Überwachung zu gewährleisten.

§ 31: Diese Bestimmung legt fest, dass der Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen baugenehmigungspflichtig ist; das ist eine Grundsatzbestimmung, der aber Ausnahmen über genehmigungsfreie Vorhaben folgen. Die bisher im Eisenbahngesetz vorgesehene gesonderte Genehmigung nach § 36 Abs. 3 entfällt für eisenbahntechnische Einrichtungen.

Beim Bau neuer Eisenbahnen oder Veränderung von Eisenbahnen wird der Bauentwurf auch ausreichende Angaben über die technische Ausgestaltung eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen zu enthalten haben, sodass an Stelle von zwei Verwaltungsverfahren in Hinkunft nur mehr ein Verwaltungsverfahren durchgeführt werden muss.

§ 31a: Dem Baugenehmigungsantrag sind Gutachten zum Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung entspricht, beizugeben. In bestimmten Fällen ist nur ein einziges und umfassendes Gutachten beizugeben. Sind dabei mehrere Sachverständige für die Erstellung dieses Gutachtens notwendig, haben sie das Gutachten gemeinsam zu erstellen, welches dann eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten hat.

§ 31b: Dieser bezeichnet die wesentlichen Angaben, die ein Bauentwurf zu enthalten hat. Je nach Art und Umfang der Bauvorhabens kann der Bundesminister durch Verordnung nähere Bestimmungen über erforderliche Bauentwurfsunterlagen treffen. Damit soll eine gezielte Vorbereitung der Unterlagen und Prüfung durch Gutachten im Sinne einer dann strafferen Abwicklung der Verfahren erleichtert werden .

§ 31c und § 31d: Diese entsprechen im Wesentlichen dem bisherigen § 34 Abs. 2 und 3. Festgelegt wird eine Höchstdauer für die Auflage eines Bauentwurfes, falls eine mündliche Verhandlung durchgeführt werden soll.

§ 31e: Diese Bestimmung ist dem bisherigen § 34 Abs. 4 nachgebildet.

§ 31f: Die Voraussetzungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sind dem § 36 Abs. 2 und 4 entlehnt. Als Stichtag der Beurteilung, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht, wird der Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages festgelegt. Dies soll auch die für den Eisenbahnbau nachteilige Wirkung vermeiden helfen, dass bereits baugenehmigte und im Bau befindliche Vorhaben im Falle der Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides durch den Verfassungs- oder Verwaltungsgerichtshof dem zum Zeitpunkt der Erlassung des Ersatzbescheides gültigen Stand der Technik angepasst werden müssen. Für Ausnahmefälle kann vom Stand der Technik abgewichen werden, vorausgesetzt dass die Sicherheit und Ordnung auf andere Weise gewahrt wird, was insbesondere bei genehmigungspflichtigen Änderungen in einem nach einem früheren Stand der Technik gesicherten Bestand angebracht sein kann.

§ 31g: Dieser entspricht dem bisherigen § 35 Abs. 4.

§ 32: Der internationalen Entwicklung folgend wird für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen das Rechtsinstrument der Bauartgenehmigung eingeführt. Die Bauartgenehmigung ist vor oder gleichzeitig mit der Betriebsbewilligung zu erteilen. Es wird nicht mehr der Bau eines Schienenfahrzeuges genehmigt, da dieser in der Regel in Betriebsanlagen von Fahrzeugherstellern erfolgt und auf Eisenbahnen keine Auswirkungen hat. Im Gegensatz zu Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen kann somit ein Schienenfahrzeug ohne Genehmigung errichtet werden und im Rahmen eines Bauartgenehmigungsverfahrens einem Augenschein unterzogen werden.

§ 32a: Hier gelten die Ausführungen zu § 31a sinngemäß.

§ 32b: Die Voraussetzungen für die Erteilung der Bauartgenehmigung sind dem § 36 Abs. 4 entlehnt. Als Stichtag der Beurteilung, ob das Schienenfahrzeug dem Stand der Technik entspricht, wird auch hier der Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages festgelegt. Ausnahmen vom Erfordernis des Standes der Technik werden für Nostalgieschienenfahrzeuge und gebrauchte ausländische Schienenfahrzeuge statuiert.

§ 32c: Festzulegen in der Bauartgenehmigung sind die Arten der Eisenbahnen, auf denen ein Schienenfahrzeug uneingeschränkt oder eingeschränkt eingesetzt werden darf.

§ 32d: Da die Bauartgenehmigung zur Errichtung und Inbetriebnahme einer unbestimmten Anzahl bauartgleicher Fahrzeuge berechtigt, ist in der Bauartgenehmigung zur Wahrung des Standes der Technik eine Frist festzusetzen, innerhalb der Schienenfahrzeuge der Bauartgenehmigung entsprechen und in Betrieb genommen werden dürfen. Eine Verlängerung der Frist ist unter Berücksichtigung der Entwicklung des Standes der Technik zulässig.

§ 32e: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 36 Abs. 5.

§ 33: An die Stelle der bisherigen Genehmigung von eisenbahnrechtlichen Einrichtungen auf Grund von Typenplänen tritt eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung nurmehr für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen..

§ 33a: Hier gelten die Ausführungen zu § 31a sinngemäß.

§ 33b: Die Voraussetzungen für die Erteilung der Bauartgenehmigung sind dem § 36 Abs. 4 nachgebildet. Als Stichtag der Beurteilung, ob die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung dem Stand der Technik entspricht, wird auch hier der Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages festgelegt.

§ 33c: Da die Bauartgenehmigung zur Errichtung und Inbetriebnahme einer unbestimmten Anzahl bauartgleicher eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen berechtigt, ist in der Bauartgenehmigung zur Wahrung des Standes der Technik eine Frist festzusetzen, innerhalb der eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der Bauartgenehmigung entsprechen und in Betrieb genommen werden müssen.

§ 34: Eine Betriebsbewilligung soll nur für solche Vorhaben notwendig sein, die Gegenstand einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder einer Bauartgenehmigung sind.

§ 34a: Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen der des bisherigen § 37 Abs. 1.

§ 34b: Dem Antrag um Erteilung der Betriebsbewilligung ist eine Prüfbescheinigung anzuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob das realisierte Vorhaben einer Eisenbahnanlage oder einer eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Bauartgenehmigung entspricht.

§ 35: Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen der des bisherigen § 37 Abs. 3 für Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen. Das Betriebsbewilligungsverfahren für Schienenfahrzeuge wird nach Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis adaptiert.

§ 36: Diese Regelung für genehmigungsfreie Maßnahmen stellt eine Ausnahmebestimmung zu den Genehmigungspflichten bezüglich Baugenehmigungen und Bauartgenehmigungen dar. Inhaltlich folgt die Regelung dem bisherigen § 14 Abs. 3 und 4 nach, ist aber beim Kreis der genehmigungsfreien Maßnahmen, die bisher auf eine bloße Geringfügigkeit abstellten, klar erweitert worden. Nicht genehmigungsfrei sind Maßnahmen, die eine Umrüstung im Sinne der Regelungen zur Interoperabilität darstellen. Die nähere Ausgestaltung der genehmigungsfreien Maßnahmen, für die der Verordnungsweg vorgesehen ist, bietet sich zweckmäßigerweise gemeinsam mit einer Regelung für den Bereich des Arbeitnehmerschutzes an.

Bei den im Abs. 1 Z 3 angeführten, genehmigungsfrei gestellten Schienenfahrzeugen handelt es sich vor allem um spurgeführte Arbeitsgeräte sowie Zweiwegefahrzeuge, die gesperrte Abstellgleise befahren und Anhänger von Draisinen.

Abs. 3 stellt solche eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen genehmigungsfrei, die entsprechend einer europäischen Zulassung, einer europäischen Norm, einer europäischen Spezifikation oder gemeinsamen technischen Spezifikation errichtet werden sollen.

Abs. 4: Die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen für näher bestimmte Fahrten, sofern diese unter Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person erfolgen, wird ausdrücklich genehmigungsfrei gestellt.

§ 37: Die Regelungen in den gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien beinhalten auch eine Reform des Rechtsinstrumentes der Sicherheitsbescheinigung, die auszustellen nun Behördenaufgabe wird. Hier wird festgelegt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich für die Ausübung von Zugangsrechten einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B und Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs einer Sicherheitsbescheinigung Teil B bedürfen.

§ 37a: Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, um einen sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und einen sicheren Verkehr auf Eisenbahnen zu gewährleisten. Diese Vorkehrungen werden von der Behörde mit Bescheid genehmigt. Als Sachverständige im Verwaltungsverfahren dürfen auch Anstalten, akkreditierte Stellen und benannte Stellen als Sachverständige bestellt werden. Diese Abweichung vom AVG ist zur Regelung des Gegenstandes „Sicherheitsbescheinigung“ unbedingt notwendig, handelt es bei der neu gestalteten Sicherheitsbescheinigung um eine für die Behörde neue und inhaltlich fachspezifische Aufgabe, deren Erfüllung umfangreicher und komplexer eisenbahnfachlicher Ermittlungen bedarf, für die Amtssachverständige fehlen.

§ 37b: Als ein international vorzuweisendes Dokument wird die Sicherheitsbescheinigung als Urkunde ausgestellt, die inhaltlich zwei Teile umfasst, welche den bei der Europäischen Eisenbahngagentur laufenden Bemühungen zu harmonisierenden Durchführungsregelungen folgend auch hier als Teile A und B bezeichnet werden: Teil A: Beurkundung der Einrichtung eines zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems und Teil B: Beurkundung der Genehmigung der Vorkehrungen. Im Hinblick darauf, dass einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs die organisatorische Anforderung im Sinne des Sicherheitsmanagementsystems vom Sitzstaat beurkundet wird, erhält es hier eine auf das gesamte oder Teile des österreichischen Eisenbahnnetzes eingeschränkte Urkunde mit der Bezeichnung Sicherheitsbescheinigung Teil B.

§ 37c: Wird die Genehmigung über Vorkehrungen bescheidmäßig entzogen, ist kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem mehr eingerichtet oder wird innerhalb eines Jahres ab Urkundenausstellung kein Zugangsrecht ausgeübt, ist die Sicherheitsbescheinigung Teil A und B oder die Sicherheitsbescheinigung Teil B mit Bescheid zu entziehen.

§ 37d: Entsprechend der Vorgabe in der Richtlinie 2004/49/EG ist der Europäischen Eisenbahnagentur die Ausstellung, Neuausstellung oder der Entzug einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B oder einer Sicherheitsbescheinigung Teil B mitzuteilen.

§ 38: Gemäß der Richtlinie 2004/49/EG bedürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Betrieb von Hauptbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen einer Sicherheitsgenehmigung.

§ 38a: Da Österreichs Eisenbahninfrastrukturunternehmen schon sehr lange auf einem hohen Sicherheitsniveau und mit einer ausgeprägten Betriebsorganisation samt Vorschriftenwesen arbeiten, erscheint eine gesonderte Genehmigung der zu treffenden Vorkehrungen entbehrlich; es genügt der Nachweis an die Behörde.

§ 38b: Die aus zwei Teilen (Beurkundung des zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems; Beurkundung des erbrachten Nachweises über die getroffenen Vorkehrungen) bestehende Sicherheitsgenehmigung wird als Urkunde ausgestellt.

§ 38c: Liegen die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung nicht mehr vor, ist diese mit Bescheid zu entziehen.

§ 38d: Entsprechend der Vorgabe in der Richtlinie 2004/49/EG ist der Europäischen Eisenbahnagentur die Ausstellung, Neuausstellung oder der Entzug einer Sicherheitsgenehmigung mitzuteilen.

§ 39: Zur Erreichung von Sicherheitszielen, Erfüllung verordnungsmäßig festgelegter grundlegender Anforderungen, und in TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen sowie zur Sicherstellung der Anwendung gemeinsamer Sicherheitsmethoden haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen.

§ 39a: Die Bestimmungen über den Zweck des Sicherheitsmanagementsystems sind durch die Richtlinie 2004/49/EG vorgegeben. Klarstellend sei hinzugefügt, dass es hier um die Eisenbahnsicherheit im betriebstechnischen Sinn, nicht aber um finanzielle Risiken geht.

§ 39b: Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind durch die Richtlinie 2004/49/EG vorgegeben.

§ 39c: Die Zertifizierung des eingeführten Sicherheitsmanagementsystems erfolgt durch eine akkreditierte Stelle, die zur Zertifizierung von Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystemen berechtigt ist. Eine spezifische Befugnis (gemäß Eisenbahngesetz 1957) zur Zertifizierung eines Sicherheitsmanagements wird nicht verlangt. Das Zertifikat ist auf eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren zu befristen.

§ 39d: Entsprechend der Richtlinie 2004/49/EG haben Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Sicherheitsbericht der Eisenbahnbehörde vorzulegen.

§ 40: Der § 40 ist dem Grunde nach dem bisherigen § 15 nachgebildet. Im Verzeichnis müssen aber nur mehr die Personen selbst geführt werden. Die bisher dort mitzuerfassenden Ziviltechniker, und die anderen nun im Abs. 4 angeführten Personen und Stellen, haben die gleiche Funktion wie die im Verzeichnis geführten Personen, ohne im Verzeichnis selbst geführt werden zu müssen.

§ 40a: Dieser entspricht dem bisherigen § 16.

§ 40b: Dieser entspricht dem bisherigen § 31.

§ 41: Dieser entspricht dem bisherigen § 14 Abs. 6 mit der Maßgabe, dass es nicht mehr darauf ankommt, ob die gleichzuhaltende Genehmigung, Bewilligung etc. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen erteilt worden ist bzw. ob die Anerkennung von Genehmigungen, Bewilligungen etc. von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragt wird. Klargestellt wird, dass die Anerkennung eine ansonsten erforderliche Genehmigung bzw. Bewilligung nach diesem Bundesgesetz ersetzt.

§ 42: Dieser entspricht dem bisherigen § 38 mit der Maßgabe, dass nunmehr auch nicht-öffentliche Eisenbahnen angeführt sind, da nunmehr ein eigener Gesetzesteil für nicht-öffentliche Eisenbahnen für entbehrlich erachtet wird.

§ 43: Dieser entspricht dem bisherigen § 39 mit der Maßgabe, dass die Voraussetzungen einer Bewilligungsfreiheit im Abs. 4 denen des § 42 Abs. 3 angeglichen werden.

§ 43a. Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 40 mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Bundesministers die Bezirksverwaltungsbehörde tritt.

§ 44: Dieser entspricht dem bisherigen § 41 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass nunmehr die Bezirksverwaltungsbehörde auch die Beseitigung eines Zustandes anordnen kann, der durch ein Verhalten eines Rechtsnachfolgers eines Errichters, Lagerers oder Verarbeiters herbeigeführt wird, der sich an eine seinerzeit mit diesem abgeschlossene zivilrechtliche Einigung über Vorkehrungen nicht hält.

§ 45: Dieser entspricht dem bisherigen § 41 Abs. 2.

§ 46: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 42.

§ 47: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 43 Abs. 1 bis 5.

§ 47a: Dieser entspricht dem bisherigen § 43 Abs. 7 mit der Maßgabe, dass an Stelle der Behörde nunmehr das Eisenbahnunternehmen Bedingungen über die Benutzung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge vorzuschreiben hat.

§ 47b: Dieser ist dem bisherigen § 44 nachgebildet und zeitgemäß adaptiert.

§ 47c: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 46.

Zu Z 20 und 23 (Überschriften vor §§ 48 und 49):

Die Regelungen über Kreuzungen mit Verkehrswegen und über Eisenbahnübergänge werden in einem eigenen Teil geregelt. Die §§ 48 und 49 sind mit einer Paragraphenüberschrift versehen.

Zu Z 21 und 24 (§ 48 Abs. 3 und § 49 Abs. 1):

Hier erfolgt lediglich eine terminologische Anpassung.

Zu Z 22 (§ 48 Abs. 4):

Zur Verwaltungsvereinfachung wird die Sachverständigenkommission um je eine rechtskundige Fachperson des Eisenbahnwesens und des Straßenwesens reduziert. Es wird gesetzlich festgelegt, dass die Mitglieder der Sachverständigenkommission Anspruch auf Ersatz von Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld haben; mit Verordnung können pauschalisierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festgelegt werden.

Zu Z 25 (§ 50):

Dieser entspricht dem bisherigen § 53 Abs. 2.

Zu Z 26 (Entfall des 4. Teiles):

Da die bisher im 4. Teil enthaltenen Regelungen über nicht-öffentliche Eisenbahnen in den nunmehr neuen Teilen 3. bis 4. eingearbeitet sind, kann der bisherige 4. Gesetzesteil zur Gänze entfallen.

Zu Z 27 (§ 53a Abs. 2):

Da mit der Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge die Berechtigung zu deren Inbetriebnahme für Beförderungen außerhalb des allgemeinen Personen-, Reisegepäck- und Güterverkehr verbunden ist, bedarf es nicht mehr einer behördlich zu genehmigenden Erprobung von Schienenfahrzeugen.

Zu Z 29 (§ 56):

Da für zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs hier keine Sicherheitsbescheinigung mehr auszustellen ist, haben solche Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang gewährenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen nunmehr die von der Behörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung Teil B und die im Sitzstaat ausgestellte Sicherheitsbescheinigung, welche die organisatorische Anforderung im Sinne des Teiles A abdeckt, vorzulegen.

Zu Z 30 (§ 57 Z 3 und 4):

Mit der ab 1. Jänner 2007 erfolgenden Ausweitung der Zugangsrechte zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr (Kabotage), die in Z 4 verankert ist, wird eine Unterscheidung zwischen Z 3 und Z 4 hinfällig. Für den Zeitraum bis zum Ablauf des 31. Dezember 2006 bestehen jedoch Übergangsregelungen, im § 133a Abs. 2 und 3.

Zu Z 31 (§ 58 Abs. 2 Z 1):

Die Begriffe Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr werden durch die neu eingeführten Begriffe Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen ersetzt.

Zu Z 32 (§ 58 Abs. 6):

Diese Regelung hinsichtlich Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen soll sicherstellen, dass sie den zugrundeliegenden Zweck auch dann erreicht, wenn etwa nach unternehmensreformatoren Maßnahmen in Eisenbahnunternehmen die Erbringung sonstiger Leistungen in einem ausgegliederten Bereich erfolgt und darüber vertragsgemäß verfügt wird.

Zu Z 33 (Entfall § 61):

Die Neuregelung für die bisherige Sicherheitsbescheinigung findet sich nunmehr in den §§ 37 bis 37d.

Zu Z 34 (§ 62 Abs. 2 und 3):

Klargestellt wird, dass es sich bei der im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehenen Gesellschaft um die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbh handelt.

Zu Z 35 bis 37 (§§ 62 Abs. 4, 65 Abs. 6 und 65b Abs. 1):

Durch die Einräumung eines Beobachterstatus im Netzfahrplanerstellungs- und im Koordinierungsverfahren sollen der Schienen-Control GmbH schon im Vorfeld eines Beschwerde an die Schienen-Control Kommission die näheren Umstände über das Zustandekommen oder das Nichtzustandekommen einer Zugtrassenzuweisung bekannt werden. Ergänzend zu den schon bestehenden Vorlage und Mitteilungspflichten sind dieser Gesellschaft auch die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Zuweisung von Zugtrassen beauftragten Unternehmen bekannt zu geben.

Zu Z 38 (§ 65c Abs. 3):

Es wird festgelegt, dass die bevorzugte Berücksichtigung der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in der Hauptverkehrszeit zu erfolgen hat.

Zu Z 39 (§ 71 Abs. 1):

Auf Anregung im Begutachtungsverfahren wird festgelegt, dass auch in anderer als in der Schriftform eingelangte Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zu prüfen und darüber Verhandlungen zu führen sind. Die Form der Einbringung ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

Zu Z 40 (§ 73a Abs. 1):

Es soll dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das auf Grund gesetzlicher Anordnungen eine Zuweisungsstelle beauftragen muss, die Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen und den Abschluss über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen vorgelegt werden müssen. Eine derartige Verpflichtung auch gegenüber anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegen, die freiwillig eine Zuweisungsstelle beauftragen, erscheint entbehrlich.

Zu Z 41 (§§ 75a bis 75e):

§ 75a: Abs. 1 sieht eine Ergänzung hinsichtlich der Zugangsrechte auf solche Eisenbahnen vor, die zur Erreichung von Häfen und Güterterminals notwendig sind und vom bisherigen eisenbahngesetzlichen Zugangsregime nicht erfasst waren (z.B. Anschlussbahnen).

Abs. 2: Hier soll angesichts der in der Regulierungspraxis aufgetretenen Problematik für verästelte Anschlussbahn eine gesetzliche Regelung getroffen werden.

Abs. 3: Es sollen die für den Zugang geltenden Regelungen sinngemäß auch für die Fälle des Abs. 1 und 2 gelten. Die Schienen-Control Kommission kann auf Antrag Erleichterungen gewähren.

§ 75b: Eisenbahnunternehmen, die Straßenbahnen oder nicht vernetzte Nebenbahnen betreiben - also solche Eisenbahnunternehmen, die von den Regelungen über gemeinschaftsrechtlich determinierte Zugangsansprüche nicht erfasst sind - erhalten die Möglichkeit, anderen Eisenbahnunternehmen Zugang auf diesen Eisenbahnen einzuräumen. Das soll durch schriftlichen Vertrag geregelt werden. Es wird die Möglichkeit eröffnet, die Schienen-Control Kommission in solchen Verträgen als Schlichtungsstelle vorzusehen.

§ 75c: Entsprechend der Richtlinie 2004/49/EG sind Betreiber von Schulungseinrichtungen zu verpflichten, Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei, gegen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt, Zugang zu diesen Schulungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete einzuräumen, deren Schulung für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung oder Bescheinigung über Vorkehrungen notwendig ist.

§ 75d: Die geschulten Eisenbahnbediensteten sind zu prüfen und das Prüfungsergebnis in einem Zeugnis zu dokumentieren.

§ 75e: Wird der Zugang zu Schulungseinrichtungen verweigert, steht dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Beschwerdemöglichkeit an die Schienen-Control Kommission zur Verfügung.

Zu Z 42 (§ 77 Abs. 1):

Zur Neuregelung für die Sicherheitsbescheinigung ist auf §§ 37 bis 37d und die Zuständigkeit des BMVIT als Behörde zu verweisen.

Zu Z 43 (§ 77 Abs. 2):

Im Sinne der Verwendung einer gleichartigen Terminologie wird das Wort „mitteilungspflichtigen“ durch das Wort „vorlagepflichtigen“ ersetzt.

Zu Z 44 (§ 81 Abs. 2):

Bedingt durch die neue Aufgabenstellung der Schienen-Control Kommission ist Abs. 2 entsprechend angepasst.

Zu Z 45 (§ 88 Z 1):

Entsprechend der Richtlinie 2004/50/EG wird auf die Entscheidung Nr. 1692/96/EG Bezug genommen.

Zu Z 47 und 58 (§§ 90a, 90b, 107 und 108):

Die Begriffe Umrüstung und Erneuerung werden im Sinne der Richtlinie 2004/50/EG für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem neu eingeführt und für das konventionelle Eisenbahnsystem im Sinne dieser Richtlinie modifiziert.

Zu Z 48 und 61 (§ 92a, § 111 erster Satz):

Die Pflicht zur Bereitstellung von Daten wird, wie schon beim konventionellen Eisenbahnsystem, nunmehr auch beim Hochgeschwindigkeitsbahnsystem eingeführt. Die Daten sind der Europäischen Eisenbahngesellschaft zur Verfügung zu stellen.

Zu Z 49 und 62 (§§ 95 und 114):

Das Verfahren zur Feststellung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wurde den Vorgaben der Richtlinie 2004/50/EG angepasst.

Zu Z 50 und 63 (§§ 96 Abs. 1 und 115 Abs. 1):

Entsprechend der Richtlinie 2004/50/EG wird vorgesehen, dass für die Ausstellung einer EG-Erklärung nur solche europäischen Spezifikationen anzuwenden sind, die in Ausführung einer TSI erstellt worden sind.

Zu Z 51 und 64 (Entfall der §§ 96 Abs. 2 und 115 Abs. 2):

Im Hinblick auf die neue Regelung im § 95 und § 114 ist die bisherige Regelung des § 96 Abs. 2 und die des § 115 Abs. 2 hinfällig geworden und kann entfallen.

Zu Z 54 (§ 100):

Diese Bestimmung wurde entsprechend der Richtlinie 2004/50/EG im Sinne der Angleichung der Regelungen über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem neu gefasst und entspricht nunmehr dem § 119.

Zu Z 55 (§ 101 Abs. 1):

Diese Bestimmung wurde entsprechend der Richtlinie 2004/50/EG im Sinne der Angleichung der Regelungen über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem ergänzt und entspricht nunmehr dem § 120 Abs. 1 letzter Satz.

Zu Z 56 (§ 104 Z 1):

Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG wird in ihrer derzeit gültigen Fassung angeführt.

Zu Z 57 (§ 104 Z 3):

Der Geltungsbereich des Hauptstückes über das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem wird über Z 1 und 2 auch auf solche Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeuge ausgedehnt, soweit sie Gegenstand einer TSI werden.

Zu Z 59, 60, 65 und 71 (§§ 109 Abs. 1 Z 2, § 110, 117 und 120):

Der Entfall des Wortes „transeuropäischen“ im Titel der Richtlinie 2001/16/EG wird nachvollzogen.

Zu Z 68 bis 70 (§ 119 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2):

Z 1 wurde dem Wortlaut der Richtlinie 2004/50/EG angepasst. Der der bisherigen Z 5 zu Grunde gelegene Richtlinienentwurf wurde in der Weise modifiziert, dass die in der Richtlinie enthaltene Ausnahmemöglichkeit mangels praktischen Anwendungsbereichs nicht in innerstaatliches Recht übernommen wird.

Zu Z 73 (§ 122 erster Satz):

Die Verpflichtung zur Herstellung eines Schienenfahrzeugregisters wird so adaptiert, dass alle betroffenen Unternehmen erfasst werden.

Zu Z 74 (§ 123):

Die im § 123 enthaltene Verpflichtung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie wird der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Hinblick auf den fachlichen Zusammenhang mit der Errichtung und Führung eines Einstellungsregisters übertragen.

Zu Z 75 (§§ 123a bis 123c):

Entsprechend der Richtlinie 2004/50/EG ist ein Einstellungsregister für Schienenfahrzeuge einzurichten, zu führen und Zugang zum Inhalt der darin festgehaltenen Daten zu gewähren. Die Spezifikationen, denen dieses Einstellungsregister zu entsprechen hat, sind gemeinschaftsseitig noch festzulegen. Mit der Errichtung und Führung wird die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH betraut.

Zu Z 76 und 78 (§ 124 Abs. 1 und § 124 Abs. 6):

In diesen Bestimmungen werden lediglich Paragraphenzitate angepasst.

Zu Z 77 (§ 124 Abs. 2):

Diese Bestimmung wurde neu gefasst und sieht insbesondere Sanktionen für Angelegenheiten der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung vor.

Zu Z 80 (§ 125):

Der Strafkatalog des bisherigen § 125 wird erweitert, wobei weitere Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, deren Verletzung sicherheitsrelevant ist, mit Strafe sanktioniert werden.

Zu Z 81 (Entfall § 126 Abs. 4 Z 3 und 4):

Verstöße gegen Regelungen über die Sicherheitsbescheinigung sind nunmehr durch § 125 sanktioniert.

Zu Z 82 (§ 127 Abs. 2):

Diese Bestimmung wird an die neue Terminologie und die neuen Zuständigkeiten für das Schienenfahrzeugregister sowie unter Berücksichtigung der zur Erstellung eines Schienenfahrzeugregisters Verpflichteten angepasst.

Zu Z 84 (Entfall § 130 Abs. 2 bis 5 sowie 8 bis 10):

Da eine gesonderte Regelung über Eisenbahnnebenbetriebe nicht mehr vorgesehen ist, ist der auf Eisenbahnnebenbetriebe bezug habende § 130 Abs. 5 obsolet. Die bisherigen Abs. 2 bis 4 waren bloß hinweisender Art und sind entbehrlich. Die im Abs. 5 bis 8 enthaltenen Regelungen finden sich in den neuen §§ 130a und 131 wieder.

Zu Z 85 (§ 130a):

Hier werden die umgesetzten Richtlinien zusammenfassend aufgelistet.

Zu Z 86 (§ 131):

Die im bisher geltenden § 131 angeführten alten Normen sind mit In-Kraft-Treten des Eisenbahngesetzes 1957 außer Kraft getreten. Ihre weitere Anführung im Eisenbahngesetz 1957 ist entbehrlich. Im § 131 sind nun die Verweise im geltenden Gesetz geregelt.

Zu Z 87 (§ 131a):

Es wird klarstellend festgelegt, dass personenbezogene Bezeichnung im Eisenbahngesetzes 1957 für beide Geschlechter gelten.

Zu Z 88 und 89 (§ 132 Abs. 1):

Hier wird die Stammfassung des Eisenbahngesetzes zitiert.

Zu Z 90 (§ 132 Abs. 2):

Hier erfolgt lediglich eine Anpassung an die eingeführte neue Terminologie.

Zu Z 91 (Entfall des § 132 Abs. 5):

Diese Bestimmung ist in Folge Zeitablaufes entbehrlich geworden.

Zu Z 92 (Entfall des § 132 Abs. 2 bis 5 sowie 8 bis 11):

Die Abs. 2 bis 5, 8 und 9 sind ebenfalls in Folge Zeitablaufes entbehrlich geworden. Die Regelung des Abs. 10 und 11 erfolgt neu im § 133a Abs. 2 bis 4.

Zu Z 93 (§ 133a):

Abs. 1: Zum Bau und Betrieb nicht-öffentlicher Eisenbahnen erteilte Genehmigungen umfassten bisher, ohne dass dies ausdrücklich erwähnt wurde, das Recht zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf diesen Eisenbahnen. Dieser Rechtszustand soll erhalten bleiben.

Abs. 2 bis 4: Da § 57 Z 4 schon auf die Liberalisierung des Zuganges auf Hauptbahnen und nicht vernetzte Nebenbahnen mit 1. Jänner 2007 abgestellt ist, sind bis zu diesem Zeitpunkt Übergangsregelungen zu treffen, nämlich dass bis 1. Jänner 2006 nur Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dem transeuropäischen Schienengüternetz und ab 1. Jänner 2006 nur Zugangsrechte für Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf allen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen eingeräumt werden. Diese Zugangsrechte und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zugunsten von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird vom Vorliegen der Gegenseitigkeit abhängig gemacht.

Abs. 5 und 6: Da bei In-Kraft-Treten dieses Gesetzes noch keine von der Behörde ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen oder Bescheinigungen über Vorkehrungen vorliegen werden sollen nach der bisherigen Rechtslage ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen grundsätzlich bis zu ihrem Ablauf weiter, längstens bis 31.10.2010, was mit einer auf Gemeinschaftsebene im Nachhang zur Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in Aussicht genommenen Übergangsregelung korrespondiert.

Abs. 7: Da die Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung ein Sicherheitsmanagementsystem voraussetzt, wird für eine Übergangszeit die vorliegende Betriebsbewilligung einer Sicherheitsgenehmigung gleichgehalten.

Abs. 8: Da für Hoch- und Kunstbauten keine gesonderte Genehmigung mehr vorgesehen ist, gelten erteilte Genehmigungen nach dem ehemaligen § 36 Abs. 2 nunmehr als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung.

Abs. 9: Da für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen keine gesonderte Genehmigung im Einzelfall oder auf Grund von Typenplänen mehr vorgesehen ist, gelten erteilte Genehmigungen im Einzelfall nach dem ehemaligen § 36 Abs. 3 nunmehr als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und erteilte Genehmigungen auf Grund von Typenplänen nach dem ehemaligen § 36 Abs. 3 nunmehr als Bauartgenehmigung.

Abs. 10: Da für Schienenfahrzeuge keine gesonderte Genehmigung im Einzelfall oder auf Grund von Typenplänen mehr vorgesehen ist, gelten erteilte Genehmigungen im Einzelfall oder auf Grund von Typenplänen nach dem ehemaligen § 36 Abs. 3 nunmehr als erteilte Bauartgenehmigung.

Abs. 11: Diese Bestimmung dient einer Übergangslösung für die Erfassung der Schienenfahrzeuge im neuen Einstellungsregister.

Abs. 12: Eingebraachte Anträge um Erteilung einer Genehmigung nach dem bisherigen § 36 Abs. 3 gelten als Anträge um Erteilung der Bauartgenehmigung. Da diese mit der bisherigen Verwaltungspraxis vereinbar ist, können anhängige Verwaltungsverfahren nach den neuen Gesetzesbestimmungen durchgeführt und abgeschlossen werden.

Abs. 13: Im Zusammenhang mit der Neufassung der Regelung über die regelmäßig wiederkehrende Prüfung im § 19a wird auch der Zeitpunkt der spätestens durchzuführenden erstmaligen Prüfung angepasst.

Abs. 14: Zur Wahrung der Rechtskontinuität sind grundsätzlich anhängige Verwaltungsverfahren nach der bisherigen Rechtslage weiterzuführen. Da die Regelungen über das Bauartgenehmigungsverfahren für Schienenfahrzeuge nicht mit der bisherigen Verwaltungspraxis kollidieren, wird für Schienenfahrzeuge betreffende Verwaltungsverfahren keine Übergangsregelung notwendig. Dies gilt sinngemäß auch für die Genehmigung nach § 17 für nicht-öffentliche Eisenbahnen, für die die neue Rechtslage angewendet werden soll. Da nur mehr eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen genehmigungspflichtig sind, sind nach dem § 36 Abs. 3 anhängige Verwaltungsverfahren für sonstige eisenbahntechnische Einrichtungen bescheidmäßig einzustellen.

Abs. 15: Hier wird für anhängige Verwaltungsverfahren den Antragstellern eine Option eröffnet, dass nach der neuen Rechtslage zu verfahren ist.

Abs. 16: Mit dieser Bestimmung soll erreicht werden, dass von einer nach den bisherigen Bestimmungen erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung noch nicht erfasste Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen mit der neuen Rechtslage in einen genehmigungsfreien Bereich fallen.

Abs. 17: Diese Bestimmung ist notwendig, da die Erlassung der in der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie vorgesehenen gemeinsamen Sicherheitsziele durch die Kommission noch nicht absehbar ist. Bis zu einer Normierung des Sicherheitsmanagementsystems auf gemeinschaftsrechtlicher Ebene ist vorgesehen, dass

Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen europäischen Normen genügende Qualitäts- oder Sicherheitsmanagementsystems einzuführen und zertifizieren zu lassen haben, die einem zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems im Sinne des § 39 gleichzuhalten sind.

Abs. 18: Die Bestimmung über genehmigungsfreie Vorhaben wird rückwirkend auf Bauten, Veränderungen und Abtragungen anwendbar gemacht, die ohne erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung realisiert wurden.

Abs. 19: Die mit Bescheid der Behörde gemäß bisherigen § 43 Abs. 7 festgelegten Benützungsbewilligungen bzw. Bedingungen gelten nunmehr als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Benützungsbewilligungen bzw. Bedingungen.

Abs. 20: Ergebnisse einer nach der bisherigen Rechtslage durchgeführten Interessentensuche können gegebenenfalls in einem Einstellungsverfahren nach neuer Rechtslage herangezogen werden.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesbahngesetzes):

Zu Z 1 (§ 4 Abs. 1 Z 2):

Die bisherige Bestimmung soll in der Weise klargestellt werden, dass die darin als Aufgabe vorgesehene Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen auf Grundlage des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 zu erfolgen hat.

Zu Z 2 (§ 31):

Der Aufgabenbereich der ÖBB-Infrastruktur Bau AG wird hinsichtlich Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen klargestellt, die grundsätzlich gemäß § 35 der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG vertraglich zu deren Nutzung zur Verfügung zu stellen sind, im Übrigen aber auch von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG anderen zur Verfügung gestellt oder selbst betrieben werden können.

Zu Z 3 (§ 35 Abs. 1):

Im Rahmen der vertraglich auszugestaltenden Rechtsbeziehungen soll die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG als Betreiber und Erhalter des ihr von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zur Verfügung gestellten Fahrweges auch die Priorisierung der zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Schieneninfrastruktur samt Anlagen notwendigen Investitionen vornehmen.

Zu Z 4 (§ 51 Abs. 2):

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG gilt als Eisenbahnunternehmen, soweit sie Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen selbst betreibt; dabei ist an Kraftwerke samt Übertragungsleitungen, Telekomanlagen und Aufnahmegebäude gedacht.

Zu Z 5 (§ 51b):

Um die Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgaben zu erleichtern darf die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellenden Bediensteten zu Sitzungen des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG entsenden. Bei diesen gesetzlichen Aufgaben handelt es sich um die im § 3 Abs. 1 Z 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz verankerte Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen und der sechsjährigen Rahmenplanung gemäß den §§ 42 und 43 Bundesbahngesetz, Überwachung vertraglicher Verpflichtungen gemäß § 45 Bundesbahngesetz und § 4 des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“.

Zu Z 6 (§ 54 Abs. 7):

Die im Zuge der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen festgelegte Frist zur Erlangung fehlender Genehmigungen wird um 12 Monate erstreckt.

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“):

Die schon bisher in diesem Bundesgesetz enthaltene Bestimmung mit einer Ermächtigung zur Veräußerung von Bundesanteilen wird insofern erweiternd angepasst, als eine Veräußerung nicht nur an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG sondern auch an die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG vorgesehen wird.