



Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
II/SCH1 (Abteilung Sch1-Recht)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900DW | F +43 (0)5 90 9004030
E verkehrspolitik@wko.at
W <http://wko.at/verkehrspolitik>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ BMVIT-210.501/0016-II/SCH1/2005

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25092/01/06 Dr. An/pm
Dr. Norbert Anton

Durchwahl Datum
4025 01.02.2006

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden sollen und nehmen hiezu wie folgt Stellung:

I. Schwerpunkte der Stellungnahme

Allgemeines Ziel der Novellierung sollte sein, für den Verkehrsträger Schiene legislativ keine schlechteren Rahmenbedingungen zu schaffen, wie sie für andere Verkehrsträger bestehen bzw. in ähnlich gelagerten Bereichen vorgesehen sind (z.B. Gewerbeordnung). Bei der **Umsetzung von EU-Richtlinien** wie insbesondere der EU - Sicherheits-RL sollte darauf geachtet werden, dass **keine Umsetzung über das zwingende Ausmaß** hinaus erfolgt.

Diese Ziele wurden in der vorliegenden Novelle nicht zufrieden stellend erreicht.

Im Gegenteil werden die zahlreichen Verfahrens- und Kontrollschritte beträchtlich erweitert. Da nahezu ausgeschlossen werden kann, dass die hohen, zusätzlich entstehenden Verwaltungskosten auf den Transportpreis umgelegt werden können, wird dadurch die Wettbewerbssituation des Schienenbetriebes insgesamt verschlechtert.

Bei Realisierung des Entwurfes in der vorliegenden Form ist überdies zu befürchten, dass maßgebliche Verzögerungen bei laufenden Eisenbahnbauvorhaben eintreten. Ebenso, dass Wiederholungen von Genehmigungsverfahren erforderlich werden sowie Planungen, die für zukünftige Einreichungen bereits erstellt worden sind, im Nachhinein scheitern.

Die sich daraus ergebenden **finanziellen Auswirkungen für den Bauwerber** können auf Grund der Komplexität der damit zusammenhängenden Sachverhalte schwer abgeschätzt werden.

Es wird sich nach Einschätzung beispielsweise der ÖBB im Konzern um einen **sieben- bis achtstelligen Millionen-Euro-Betrag**, bezogen auf die Rahmenplanvorhaben, handeln.

Nachstehend eine (demonstrative) Aufzählung derjenigen Bestimmungen, die für die Schienenbahnen besonders problematisch sind:

Zu § 9b:

Der „**Stand der Technik**“ darf nicht zu einer ständigen Verpflichtung der Nachrüstung bereits zugelassener und genehmigter Anlagen und Triebfahrzeuge führen.

Es müsste daher eine ähnliche Regelung wie beim Bestandschutz für LKW vorgenommen werden.

Zu § 12:

Unübersichtliche Zuständigkeiten verzögern die Verfahren.

Weiters verursacht im vernetzten System Bahn die Abgrenzung von Hauptbahnen (=HL-Strecken) zu Nebenbahnen bei Schnittstellen (Bsp.: Semmeringstrecke, Großbahnhöfe) Kompetenzschwierigkeiten.

Die Zuständigkeit für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ist nicht klar erkennbar.

Die sich aus dem Entwurf ergebende zweifache Behördenzuständigkeit für Anschlussbahnen (BMVIT oder LH für Verknüpfungseinrichtungen, BH für eigentliche AB) ist nicht praxistgerecht. Zwei gesonderte Genehmigungsverfahren für die Errichtung einer Anschlussbahn würden den Projektablauf bei der Errichtung wesentlich verzögern und verteuern; dies auch vor dem Hintergrund der in jedem der Genehmigungsverfahren den Anträgen beizufügenden Gutachten.

Als administratives Hemmnis erweist sich in der Praxis auch die dezentrale Zuständigkeit beim Einsatz von Rangierloks. Wenn z.B. bei einer Anschlussbahn eine Lok defekt wird und zur Aufrechterhaltung des Betriebes eine Lok von einer anderen Anschlussbahn verwendet werden soll, ist dies ohne eigene Betriebsbewilligung der Bezirkshauptmannschaft nicht möglich.

Die Zuständigkeiten danach auszurichten, wo ein Fahrzeug ausschließlich eingesetzt wird (Zuständigkeit nach Bestimmungen) erscheint nicht zweckmäßig. Nicht geklärt ist in diesem Zusammenhang die Frage, ob aufgrund eines neuen Bestimmungsortes eine neue Zulassung notwendig wäre.

Wir ersuchen zur Vermeidung einer unterschiedlichen Vollzugspraxis, aus Gründen der Interoperabilität und unter Berücksichtigung der zusätzlichen Kosten für die Eisenbahnunternehmen jedenfalls um die Festlegung österreichweiter Rahmenbedingungen im Wege einer Bau- und Betriebsverordnung. Für Anschlussbahnen in Form einer Anschlussbahnverordnung.

Zu §§ 17/17a:

Für die Genehmigung einer nicht-öffentlichen Eisenbahn (Anschlussbahn) ist ein Bau- und Betriebsprogramm erforderlich.

Dadurch kommt es zu zusätzlichen Erschwernissen bei der Errichtung von Anschlussbahnen.

Überdies wird der Verkehr auf der überwiegenden Zahl von Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb oder ohne schienengebundene Verschiebeinrichtungen mit Seilzug oder KFZ abgewickelt.

Solchen Unternehmen sind bisher im Hinblick auf die einfachen Betriebsverhältnisse mittels Bescheid Erleichterungen gem. § 28 (§ 27 alt) gewährt worden. Diese bestehen darin, dass kein Betriebsleiter, sondern nur ein Anschlussbahnaufseher namhaft zu machen ist und keine Betriebsvorschrift, sondern eine schriftliche Unterweisung ausreicht.

Auf Grund der geänderten Zuständigkeit (Bezirkshauptmannschaften) sind diese Erleichterungen gefährdet und ist keine einheitliche Vorgangsweise mehr gewährleistet.

Im § 17a Abs. 3 sollte daher präzisiert werden, unter welchen Voraussetzungen bei Anschlussbahnen ein Betriebsleiter zu bestellen und eine Betriebsvorschrift zu genehmigen ist.

Zu § 19a:

Die 2001 (in Kraft seit 01.01.2002) überraschend und nicht zwingende (keine EU-Vorgaben) Einführung einer **5jährigen periodischen Überprüfung** durch Externe (akkreditierte, benannte Stellen, Ziviltechniker) sollte gänzlich entfallen - vor 2001 erfolgten die Kontrollen durch die Behörde.

Die Prüfpflicht durch Externe führt zu einer Kostenexplosion für den Verkehrsträger Schiene insbesondere für Straßenbahnen, Anschlussbahnen und nicht vernetzte Nebenbahnen sowie zur **Ungleichbehandlung gegenüber dem Gewerberecht, insbesondere § 82b GewO.**

Nach dem Gewerberecht können allfällige Überprüfungen durch den Betriebsanlageninhaber und von sonstigen geeigneten und fachkundigen **Betriebsangehörigen** vorgenommen werden (§ 82b Abs. 2 GewO).

Jede Eisenbahn verfügt über Betriebsleiter und zahlreiche Dienstvorschriften (bei Straßenbahnen zusätzlich Straßenbahnverordnung) mit internen periodischen Überprüfungen und Untersuchungen, weshalb der Nachweis an die Behörde genügen sollte. Eine **gesonderte Überprüfung durch Externe** (akkreditierte, benannte Stellen, Ziviltechniker) ist **entbehrlich**.

Weiters sollte klargestellt werden, dass für Anschlussbahnen oder Teilen von Anschlussbahnen, die für längere Zeit außer Betrieb genommen werden, bis zur Wiederaufnahme des Verkehrs keine Überprüfung notwendig ist.

Im Fall der Beibehaltung dieser Bestimmung ersuchen wir jedenfalls darum, dass neben den genannten Stellen auch einschlägige Technische Büros-Ingenieurbüros zu regelmäßig wiederkehrenden Überprüfungen herangezogen werden können.

Technische Büros - Ingenieurbüros sind gemäß § 134 GewO 1994 zu umfassenden Prüfungen und Gutachtenerstellung im Rahmen ihres Fachgebietes berechtigt. Aufgrund der hohen Qualifikation - Universität oder Fachhochschule oder HTL und mehrjährigen Praxis sowie einer Befähigungsprüfung (Technische Büros-Ingenieurbüros-Zugangsvoraussetzungs-Verordnung vom 28.1.2003, BGBl. II 89/2003) und der Verpflichtung zur unabhängigen Berufsausübung (Standesregeln BGBl. 726/1990) sind Technische Büros - Ingenieurbüros für unabhängige Überprüfungs- und Überwachungstätigkeiten befugt und geeignet, insbesondere auch für die Sachverständigentätigkeit nach dem Eisenbahngesetz.

Die Sachverständigen- und Gutachtertätigkeit, insbesondere auch für Behörden und öffentliche Auftraggeber, ist eine Kerntätigkeit der Technischen Büros - Ingenieurbüros. Technische Büros - Ingenieurbüros sind aufgrund ihres Berufsrechts auch in anderen Materiengesetzen als

Sachverständige gesetzlich verankert, so z.B. im Kraftfahrzeuggesetz (§§ 57, 57a KFG) oder im Gefahrgutbeförderungsgesetz (§ 26 GGBG).

Auch sollte man den betroffenen Unternehmungen, z.B. in Form eines Erlasses, eine Präzisierung dahingehend in die Hand geben, welchen Umfang die fünfjährigen periodischen Überprüfungen haben.

Die Basis dafür könnte die bisherige Vollzugspraxis der Behörde sein.

Zu § 21:

Es sollte gewährleistet sein, dass sich die Anforderungen an den Betriebsleiter einer Anschlussbahn an den spezifischen Erfordernissen des Betriebes orientieren und darüber hinausgehende Kenntnisse des Eisenbahnwesens nicht erforderlich sind.

§ 27:

Wir ersuchen legislativ sicherzustellen, dass auch bei Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaften die Erleichterungen für kleine Anschlussbahnen, wie der Verzicht auf die Bestellung eines Betriebsleiters und der Verzicht auf eine Betriebsvorschrift beibehalten werden können. (siehe Erläuterungen zu § 17a)

Zu §§ 31 ff:

Die völlige Neugestaltung des Verfahrens (z.B. Entfall des Vorprüfungsverfahrens) mit einer verpflichtenden Vorlage von Einzelgutachten durch Externe sowie darüber hinaus der Vorlage eines zusammenfassenden Gutachtens wird zur Kostenfalle für die Unternehmen. Dem Projektwerber ein „Gutachten“ durch Externe generell vorzuschreiben erscheint auch im Vergleich zum Gewerberecht überzogen.

Für den Fall der Beibehaltung sollte der Kreis der Gutachter zumindest auf fachkundige Personen (§ 40 Person, § 15 Person alt) erweitert werden.

Auch hier wird vorgeschlagen, Technische Büros-Ingenieurbüros als Sachverständige in die Regelung einzubeziehen.

Zu §§ 31a, 32a und 33:

Dem Antrag ist das Gutachten eines Externen über die Einhaltung des Standes der Technik beizugeben.

Diese Bestimmung wird aufgrund der für die Schienenbahnenunternehmen verbundenen Kosten abgelehnt.

Zu § 31b Abs. 1 Z 2:

Bei jeder Änderung, jedem Umbau usw. wäre immer wieder ein neues Bau- und Betriebsprogramm vorzulegen.

Diese Bestimmung wird aus Kostengründen ebenfalls abgelehnt.

Zu § 31b Abs. 1 Z 3:

Zu weit geht die Regelung, dass aus dem Bauentwurf die erheblichen Auswirkungen auf die Umgebung ersichtlich sein müssen, da dies den Umweltschutz, Landschaftsschutz, Naturschutz, Wasserrecht usw. umfasst.

Zu §§ 31c Abs. 2, 31e Z 2:

Hier wird in Frage gestellt, ob da Stellungnahmerecht der diversen Dienststellen noch zeitgemäß ist.

Zu § 32:

Um Erleichterungen für im Ausland angekaufte Schienenfahrzeuge wird insofern ersucht, als im Ausland erfolgte Erstzulassungen und die damit in Zusammenhang stehenden Unterlagen bzw. Urkunden soweit wie möglich anerkannt werden sollten.

Was den Stand der Technik anbelangt, wäre es wünschenswert, wenn hier auf den Zeitpunkt der im Ausland erfolgten Antragstellung bzw. Erstzulassung abgestellt würde.

Zu §§ 32c Abs. 2 und 33b Abs. 2:

Bei der Bauartgenehmigung ist auch das Streckennetz festzulegen, was deshalb nicht nachvollziehbar ist, da ohnehin die Sicherheitsbescheinigung der Behörde vorgesehen ist. Überdies sollte klargestellt werden, dass eine Zulassung für das Fahrzeug erfolgt und nicht an eine bestimmte Bahn (Unternehmen) geknüpft ist.

Zu § 34b:

Durch das Erfordernis einer der Bauartgenehmigung entsprechenden Prüfbescheinigung entstehen für die Mitgliedsunternehmen nochmals Zusatzkosten für Gutachten, weshalb diese Bestimmung ebenfalls zu streichen wäre.

Zu § 34c:

Obwohl eine Prüfbescheinigung vorzulegen ist, wird überdies geprüft, ob die Baugenehmigung eingehalten wurde.

Diese Bestimmung sollte daher auch im Hinblick auf die Kostenbelastung überdacht werden.

Zu § 32:

Typengenehmigungen sind zwar schon derzeit im Eisenbahngesetz vorgesehen. Trotzdem haben Anschlussbahnunternehmer wiederholt geklagt, dass in der Praxis Einzelgenehmigungen verlangt werden. Eine Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens erscheint daher erforderlich.

Zu § 35:

Die Erweiterung genehmigungsfreier Vorhaben wird ausdrücklich begrüßt, da diese zum Abbau bürokratischer Hemmnisse beitragen und auch den wünschenswerten Ausbau und die Erhaltung von Eisenbahnanlagen erleichtern.

Zu § 36:

Aus unserer Sicht ist die verpflichtende Bestellung einer nach bundesgesetzlichen Vorschriften befugten Person als Bauleitung entbehrlich, da bereits jetzt seitens der Eisenbahnunternehmen regelmäßig eine Bauleitung bestellt wird.

Zu §§ 38 ff:

Die mit der vorliegenden Novelle umzusetzende EU Richtlinie sieht lediglich vor, dass der Fahrwegbetreiber Vorkehrungen treffen muss, um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen (Artikel 11 Abs. 1b der EU Richtlinie 2004/49). Die Erfordernisse des Entwurfes gehen weit darüber hinaus.

Die umzusetzende Richtlinie fordert insbesondere keine Zertifizierung des Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystem durch akkreditierte Stellen.
Sollte diese Bestimmung aufrecht erhalten werden, wird bis zum Vorliegen europäischer Vorgaben betreffend Sicherheitsmanagementsystem um eine Übergangsregelung in der Form ersucht, dass bis auf weiteres bereits bestehende Normierungen zur Anwendung gelangen können.

Überdies wird das für integrierte Eisenbahnunternehmen vorgesehene, formal getrennte Sicherheitsmanagementsystem für EVUs und Netzbetreiber abgelehnt (§ 39 Abs.2).

Zu § 40 Abs. 1:

Der Aufgabenbereich der in Abs. 1 angeführten fachkundigen Personen des Unternehmens sollte erweitert werden z.B. für Überprüfungen und für Gutachtenerstellungen.
Um Einbeziehung der Technischen Büros-Ingenieurbüros wird, wie bereits oben dargestellt, ebenfalls ersucht (§ 40 Abs. 4).

Außerdem sollte wie bisher auch eine § 40 Person tätig sein können, die nicht mehr unbedingt Eisenbahnbediensteter sein muss (z.B. im Ruhestand). Auch die Praxis, dass Hersteller über § 15 Personen (alt) verfügen, hat sich bewährt und sollte daher beibehalten werden-.

Zu §§ 42 ff:

Die Regelung für den Feuerbereich (§ 40 alt) ist für Unternehmen mit Dampftriebfahrzeugen, die fahrplanmäßige bzw. regelmäßige Verkehre betreiben, weiterhin erforderlich.

Zu § 75 a:

Die Erweiterung der Zugangsrechte wird ausdrücklich begrüßt, insbesondere würden davon die Anschlussbahnen profitieren.

Ergänzend wird eine Prüfung angeregt, ob der derzeit im § 57 geregelte Kreis der Zugangsberechtigten zur Schieneninfrastruktur auf Haupt- und Nebenbahnen ausgedehnt werden könnte.

Mit "Güterterminals" wird ein Begriff eingeführt, dessen Abgrenzung z.B. zum Begriff "Anschlussbahn" unklar ist. Eine Präzisierung wäre hilfreich.

Zu § 125:

Es wäre sicherzustellen, dass der Betrieb von Anschlussbahnen, die in der Vergangenheit ohne Genehmigung errichtet wurden, weiterhin zulässig ist.

II. Zu den einzelnen Punkten der Eisenbahngesetzesnovelle im Detail:

Bezeichnung des Gesetzes:

Das Bundesgesetz umfasst auch den Bau von Schienenfahrzeugen, es wäre daher die Bezeichnung entsprechend anzupassen (siehe hiezu auch die Überschrift des 3. Teiles die „Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau von und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen“ lautet).

Zu § 1:

Es wird darauf hingewiesen, dass zum Vollzug des Gesetzes die Erlassung einer Verordnung über die Erklärung von bestimmten Eisenbahnen zu Hauptbahnen unabdingbar ist. Zum Teil wird diese offene Frage dadurch gelöst, dass einzelne Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken erklärt wurden.

Angeregt wird, die Aufzählung im § 1 Z. 1 durch die Kategorie „Hochleistungsbahnen gemäß Hochleistungsstreckengesetz“ zu ergänzen.

„Hochleistungsbahnen sind die gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz erklärten Hauptbahnen.“

Weiters sollte zwischen Eisenbahnen als Gesamtes und Eisenbahnstrecken und demgemäß auch zwischen Hauptbahnen als Gesamtes und Hauptstrecken als Teil der Hauptbahn unterschieden werden, um in einzelnen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes eine präzisere Differenzierung zu ermöglichen.

Daraus folgt:

„(2) Strecken sind jene Teile der Schieneninfrastruktur, die unmittelbar dem Eisenbahnbetrieb dienen.“

Es wird darauf hingewiesen, dass durch den Novellenentwurf eine Vereinheitlichung der Begriffe „Bahn“ und „Strecke“ auf Bahn vorgenommen wird, ohne dabei zu berücksichtigen, dass damit auch inhaltliche Änderungen verbunden sind. Es wird dadurch notwendig, auch die durch den Novellenentwurf nicht berührten gesetzlichen Bestimmungen im Hinblick auf die Auswirkungen aus dieser Änderung zu prüfen. Dies scheint im Novellenentwurf noch nicht lückenlos vorgenommen worden zu sein (vgl. hierzu auch die Änderungsvorschläge zu §§ 28, 38).

Zu § 1 a:

Offenbar ersetzt der neu eingeführte Begriff „Schienenfahrzeuge“, als zu den Betriebsmitteln einer Eisenbahn gehörend (§ 19a „... Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge ...“), den ursprünglichen Begriff „Fahrbetriebsmittel“. Dieser Begriff wird im Gesetz aber nicht konsequent verwendet (siehe bspw. §§ 13, 19a, 53c).

Zu § 1 b:

Es ist klarzustellen, dass die geänderte Definition von „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ mit Einschränkung auf Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen jedenfalls bestehenden Verkehrsgenehmigungen unberührt lässt und diese - in Verbindung mit § 16, letzter Halbsatz und § 18 (2) des Entwurfs - weiterhin auch zur Verkehrsleistungserbringung auf nicht vernetzten Nebenbahnen berechtigt.

Weiters wäre im Hinblick auf die begriffliche Differenzierung zwischen „Betreiber der Eisenbahn“

(= Eisenbahninfrastrukturunternehmen) und „Betreiber von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn“ (= „im wesentlichen“ Eisenbahnverkehrsunternehmen) in Verbindung mit § 18 des Entwurfs (in den Erläuterungen) klarzustellen, dass dadurch nicht nur der „traditionelle bisherige Inhalt der Begriffe Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr nicht geändert“ wird, sondern auch die bestehenden Rechte/Berechtigungen der Eisenbahnunternehmen weiterhin vollumfänglich aufrecht bleiben.

Zu § 1 a - 1 c:

Es fehlen begriffliche Bestimmungen zu den nicht vernetzten Nebenbahnen (Inselbetriebe). Aus den Definitionen der lit. a, b und c sind Inselbetriebe keine integrierten Eisenbahnunternehmen. Sehr wohl kann die Infrastruktur eines Inselnetzes (z. B. ÖBB-Schmalspurbahnen) einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehören oder von einem solchen gepachtet sein, während auf dieser Infrastruktur von einem anderen Eisenbahn(verkehrs)unternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen erbracht werden können.

Zu § 9b

Der Stand der Technik ist jeweils nach den zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden technischen Normen bzw. Standards sowie nach dem Stand der wissenschaftlichen Entwicklung unter Berücksichtigung jener, die bereits in der Praxis erprobt und bewährt sind, zu beurteilen. Eine Heranziehung von mehreren vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen ist erst dann möglich, wenn sämtliche dieser Verfahren jeweils dem Stand der Technik entsprechen und nach dem Stand der Technik alternativ herangezogen werden können. Letzteres steht jedoch mit der Bestimmung des Standes der Technik nicht mehr in Zusammenhang.

Da dieser Paragraph für alle Arten von Eisenbahnen gilt, muss geklärt werden, wie sichergestellt werden kann, dass neun Landesbehörden und eine Vielzahl von Bezirksverwaltungsbehörden ihre Genehmigungsmethoden diskriminierungsfrei den gleichen Stand der Technik zugrunde legen. Diese Regelung birgt auch die Gefahr einer - unterschiedlich gewichtbaren - Interpretation des ständigen Nachrüsten-Müssens in sich, die Festlegung eines Bestandsschutzes ist daher notwendig. Die Beobachtung des Standes der Technik erfordert überdies bei den zahlreichen Genehmigungsbehörden zweifellos einen monetär messbaren Aufwand.

Zu § 10:

Da zum Betrieb der Eisenbahn auch transportable Anlagen (z.B. „transportable“ Unterwerke, Container für sicherungstechnische Anlagen) eingesetzt werden, wird vorgeschlagen, nach dem Wort „ortsfeste“ die Worte „und bewegliche“ aufzunehmen.

Zu § 12:

Zur Präzisierung der Behördenkompetenz wäre eine Generalkompetenz des BMVIT mit Zuweisung einzelner Kompetenzen an den LH wünschenswert.

Insbesondere ist eine Zuständigkeit des BMVIT für alle (nicht nur bestimmte) Angelegenheiten von Eisenbahn(verkehrs)unternehmen, die über eine Verkehrsgenehmigung verfügen, zu normieren und zudem ausdrücklich klarzustellen, dass sich die „Bestimmung“ eines Schienenfahrzeuges sowohl für den Betrieb auf Haupt- als auch auf Nebenbahnen (vgl. § 12 (3) Z7 des Entwurfes) nach dessen technischer Einsetzbarkeit beurteilt. In diesem Zusammenhang ist (in den Erläuterungen) auch festzuhalten, dass die Möglichkeit der Delegation gemäß § 12 (4) des Entwurfs eisenbahnrechtliche Verfahren betreffend Schienenfahrzeuge, die sowohl für den Betrieb auf Haupt- als auch auf Nebenbahnen bestimmt sind, nicht umfasst.

Weiters verursacht im vernetzten System Bahn die Abgrenzung von Hauptbahnen (=HL-Strecken) zu Nebenbahnen bei Schnittstellen (Bsp.: Semmeringstrecke, Großbahnhöfe) Kompetenzschwierigkeiten.

Die Zuständigkeit für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ist nicht klar erkennbar.

Die sich ergebende zweifache Behördenzuständigkeit bei Anschlussbahnen (BMVIT oder LH für Verknüpfungseinrichtungen, BH für eigentliche AB) wird negativ bewertet. Zwei gesonderte

Genehmigungsverfahren für die Errichtung einer Anschlussbahn würden den Projektablauf zur Errichtung wesentlich verzögern und verteuern; dies auch vor dem Hintergrund der in jedem der Genehmigungsverfahren den Anträgen beizufügenden Gutachten.

Jedenfalls sollten aus Gründen der Interoperabilität, der Vermeidung unterschiedlicher Vollzugspraxis und der Kosten für die Eisenbahnunternehmen österreichweite Rahmenbedingungen im Wege von Verordnungen (Bau- und BetriebsVO) geschaffen werden.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass auf Grund der im Novellenentwurf vorgeschlagenen Textfassung eine einheitliche Zuständigkeit für Übertragungsleitungen und damit in Zusammenhang stehende Anlagen nicht gewährleistet ist.

Problematisch erscheint hiebei insbesondere folgende Fallkonstellation:

Es wird eine Stichleitung von einer bestehenden Hauptleitung zu einer Nebenbahn errichtet, dies samt zugehörigem Unterwerk zur Versorgung der Nebenbahn. Gemäß § 12 fallen die Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung dieser Stichleitung samt Unterwerk in die Zuständigkeit des jeweiligen Landeshauptmannes.

In weiterer Folge wird zu einem späteren Zeitpunkt und ohne, dass dies beim ersten Verfahren berücksichtigt hätte werden können, eine Verlängerung dieser Stichleitung zur Versorgung einer anderen Hochleistungsstrecke angeschlossen. Sohin wird die zuerst für eine Nebenbahn errichtete Anlage in weiterer Folge auch für eine Hochleistungsstrecke verwendet. Es bestünde sohin die Gefahr, dass auf Grund der Zuständigkeitsbestimmungen für die bloße Verlängerung der Stichleitung auch der erste Teil der Stichleitung neu genehmigt werden muss, da die Zweckbindung wesentlicher Inhalt einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung ist.

Eine ähnliche Fallkonstellation ergibt sich betreffend Telekommunikations- und Sicherungseinrichtungen. Auch für derartige Anlagen erscheint eine einheitliche Zuständigkeit des BMVIT erforderlich.

Der Abs. 2 ist daher um folgende Zi. 5 und 6 zu ergänzen:

„5. Für alle Angelegenheiten in Zusammenhang mit der Erzeugung, der Einspeisung von Strom in das Bahnstromnetz und dem Transport von Bahnstrom bis zur Einspeisestelle in die Fahrleitung einschließlich aller dafür erforderlichen eisenbahnrechtlichen Angelegenheiten.

6. Für alle Angelegenheiten im Zusammenhang mit Telekommunikations- und Sicherungseinrichtungen, ausgenommen jene, die unmittelbar und ausschließlich zum Betrieb von Strecken dienen, die keine Hauptstrecken sind.“

Darüber hinaus ist eine Vereinheitlichung der ohne erkennbaren Unterschied verwendeten Begriffe „Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen“ und „Verkehr“ bzw. - im Falle einer doch tendierten begrifflichen Unterscheidung - die Aufnahme entsprechender Begriffsbestimmungen vorzunehmen.

Zu § 18:

Folgende Ergänzung des Abs. 1 wird vorgeschlagen:

„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, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört zu bauen und zu

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

Zu § 18 c:

Es wird angeregt, die beispielhafte Aufzählung im Klammerausdruck durch den Begriff „Kommunikationseinrichtungen“ zu ergänzen.

Zu § 19:

Absatz 1 ist hinsichtlich der bezug habenden Regelungen (vgl. unten angeführten Vorschlag zur Änderung des § 54 BBG) allgemeiner zu fassen:

„§ 19. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der anzuwendenden Rechtsvorschriften zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.“

Eisenbahnunternehmen werden gem. herr. Jud. derzeit im Vergleich zu Straßenerhaltern zu einer verschärften Haftung herangezogen, da § 19 Abs. 2 als verschuldensunabhängige Ausgleichshaftung verstanden wird.

Es wird daher folgende, dem § 24 Abs. 5 Bundesstraßengesetz sinngemäß entsprechende Formulierung für den § 19 Abs. 2 neu vorgeschlagen: „Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat im Rahmen seiner jeweiligen Zuständigkeit Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand, Betrieb oder Verkehr der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem oder privatem Gut entstehen. Die Eigentümer von der Eisenbahn benachbarten Grundstücken können die beim Bau, Betrieb oder Verkehr einer Eisenbahn von Grundstücken der Eisenbahn ausgehenden Einwirkungen nicht untersagen. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benutzung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen die Eisenbahn nur dann, wenn die Organe der Eisenbahn an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft oder soweit es sich um den Ersatz von Sachschäden an Bauwerken oder um die nicht bloß vorübergehende oder unerhebliche Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung des Grundwassers oder Quellwassers handelt.“

§ 19 a (siehe auch unter Punkt 1 Allgemeines):

Die derzeit bestehende und im Entwurf vorgesehene neue gesetzliche Regelung ist im Hinblick auf die Überprüfungsverpflichtungen problematisch, da die Erfüllung der in § 19 Abs. 1 genannten Verpflichtungen, ob die Eisenbahn einschl. der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entspricht, nur erfolgen kann, wenn diese Prüfungsstelle über die entsprechenden Bescheide und Unterlagen verfügt. Sind die Nachweise aber nicht erbringbar, weil Bescheide, die vor Jahrzehnten erlassen wurden, weder bei der Behörde noch bei Rechtsnachfolgern vorhanden sind, ist die Erfüllung der Überprüfungsverpflichtungen unmöglich. **Diese Regelung sollte ersatzlos entfallen.**

Sollte dies nicht möglich sein, wird angeregt, „§ 40-Personen“ die Berechtigung, wiederkehrende Prüfungen durchzuführen, zu erteilen (vgl. § 82 Abs. 2 GewO).

In diesem Fall sollte § 19a daher wie folgt lauten:

„§ 19a. Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem gemäß § 39c verfügen, haben durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung, staatlich autorisierte Anstalten und Ziviltechniker oder durch in das Verzeichnis nach § 40 eingetragene Personen, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, in einem Zeitraum von jeweils 10 Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den Anforderungen an die Betriebsicherheit und Vorschriften für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes noch entsprechen.“ (Der derzeit festgelegte und auch im Entwurf vorgesehene Zeitraum von 5 Jahren ist zu gering bemessen; eine Ausdehnung auf 10 Jahre erscheint angemessen).

Einzubeziehen wären auch technische Büros-Ingenieurbüros.

Dies gilt auch für § 27 sowie § 40 Abs. 1.

Besonders für Straßenbahnen, die schon bisher durch die StrabVO einem strengen Regime unterlagen, ist die vorgesehene Überprüfung eine zusätzliche Belastung, die in keinem Verhältnis zu dem erzielbaren Sicherheitsgewinn steht. Es seien dabei nur die wichtigsten Problempunkte aufgezählt:

- Die Fristen zwischen StrabVO, Arbeitsmittel-VO und EisbG sind in keiner Weise aufeinander abgestimmt.
- Es werden dem Eisenbahnunternehmen Verpflichtungen aufgebürdet, die bislang klar Aufgabe der Behörde waren.

Es wird daher im Interesse eines wirtschaftlich sinnvoll funktionierenden Eisenbahnwesens gefordert, die regelmäßig wiederkehrenden Überprüfungen durch Externe zur Gänze wieder abzuschaffen.

Zu § 20:

Der Novellenentwurf lässt § 20 in der bestehenden Fassung im Wesentlichen unverändert, es wird lediglich eine Überschrift eingefügt.

Damit wird diese Bestimmung nicht an die notwendigen Änderungen in der Verwaltungspraxis und an den Stand der Technik herangeführt.

Betreffend der von der Bestimmung umfassten Anlagen und Wasserläufe wird im Hinblick auf die Durchführung von Genehmigungsverfahren auf Folgendes hingewiesen:

Soweit Anlagen im Eigentum des Eisenbahnunternehmens stehen, das um den eisenbahnrechtlichen Konsens angesucht hat, ist es auch berechtigt, die entsprechenden Bewilligungen im Sinne des § 20 zu erwirken.

§ 127 Wasserrechtsgesetz ermöglicht es ferner, Wasserläufe, nicht jedoch wasserbauliche Anlagen, im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens im für das Eisenbahnprojekt erforderlichen Umfang über Antrag des Eisenbahnunternehmens umzugestalten.

Gleiches gilt jedoch nicht für in fremdem Eigentum stehende Verkehrsanlagen sowie in fremdem Eigentum stehende Leitungsanlagen. Diesbezügliche Konsensansuchen können nach Maßgabe der Bezug habenden Verwaltungsvorschriften nur von den jeweiligen Berechtigten beantragt werden.

Bei der Erlassung des Eisenbahngesetzes 1957 waren derartige Anlagen noch nicht im heutigen Umfang nach anderen Rechtsvorschriften genehmigungspflichtig. Es ist daher erforderlich, diese Bestimmung an die seither angetretenen Änderungen der Rechtslage in anderen Materiengesetzen anzupassen. Daher erscheint die Mitberücksichtigung von Leitungsanlagen in der derzeit vorliegenden Fassung nicht zweckmäßig. In der Praxis hat sich ergeben, dass zu verlegende Leitungsanlagen regelmäßig vom Leitungseigentümer selbst verlegt werden und dass die diesbezüglichen Ansprüche zwischen dem Leitungsinhaber und dem Eisenbahnunternehmen als Entschädigungsfrage behandelt werden.

Es wäre daher gerechtfertigt, Leitungsanlagen aus § 20 entfallen zu lassen.

Zu § 21:

Die Wortfolge „verantwortlicher Betriebsleiter“ ist durch „Betriebsleiter“ zu ersetzen. Der in der EisbVO präzierte Aufgabenbereich des Betriebsleiters zeigt, dass sich die Verantwortung auf eine Überwachungs-, Aufzeige-, Beratungs- und allenfalls Einschreiftpflicht beschränkt. Es handelt sich dabei jedoch nicht um eine unternehmerische Gesamtverantwortung für die Sicherheit.

Der Absatz 1 ist wie folgt zu ergänzen: „Ein zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat für seine Strecken...“.

Im Absatz 2 ist die Verantwortung des Betriebsleiters für Eisenbahnanlagen auf die vom Eisenbahnunternehmen betriebenen Eisenbahnanlagen einzuschränken: „...Eisenbahnanlagen, die vom zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen betrieben werden, Betriebsmittel...“

Zu § 21a:

Im EisbG wird nunmehr von „Eisenbahnbediensteten“, in der EisbVO jedoch von „Betriebsbediensteten“ gesprochen. Die Begrifflichkeiten sollten - zwecks Hintanhaltung allfälliger Auslegungsfragen - vereinheitlicht werden.

Zu § 22:

Absatz 1 ist zu ergänzen: „...hat diesen bedarfsgerecht und für das Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich zumutbar...“.

Infolge Wegfalles der Tarifpflicht für den Güterverkehr im EisbG ist die Anordnungsbefugnis zur Änderung der Tarife auf jene des öffentlichen Personenverkehrs einzuschränken.

Die behördliche Anordnungsbefugnis gemäß Absatz 7 hätte unter dem Vorbehalt der Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Eisenbahnunternehmens zu stehen.

Zu § 23:

Infolge Wegfalles der Tarifpflicht im Güterverkehr sind die Worte „und Gütern“ zu streichen.

Zu § 26:

Es wird angeregt, die Auskunftspflicht der Eisenbahnunternehmen gegenüber der Schienen-Control GmbH zum Zwecke der Marktbeobachtung im Absatz 2 auf wenige Parameter einzuschränken, um der Sensibilität wirtschaftlicher Daten (aus Wettbewerbsgründen) Rechnung zu tragen. Keinesfalls sollte die Auskunftspflicht über die Verpflichtungen gemäß der EU-VO 2003/91 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs hinausgehen.

Zu § 27:

Es wird angeregt, die Kriterien für die Gewährung von Erleichterungen - zwecks Vermeidung der Zersplitterung des Eisenbahnwesens - aus Diskriminierungsgründen und aus Gründen der Interoperabilität in einer Verordnung festzulegen.

Zu § 28:

Die bisherige Bestimmung des § 29 wird auf die neuen Bestimmungen §§ 28 und 29 verteilt. Weiters wird der Streckenbegriff durch den Bahnbegriff ersetzt.

Es wird angeregt, die Umstellung der Begriffe „Strecke“ auf „Bahn“ nicht vorzunehmen und die bisher verwendeten Begriffe weiter zu verwenden. Dies betrifft sowohl § 28 als auch § 29.

Zu § 30:

Im Absatz 4 ist der letzte Satzteil wie folgt zu ändern: „...können geeignete Personen dieses Eisenbahnunternehmens für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Anschlussbahn...“. Diese Ergänzung entspricht auch der Systematik des Betriebsleiters gem. § 21.

Hinsichtlich der Eisenbahnaufsichtsorgane ist eine zeitgemäße Definierung ihrer Aufgaben bzw. eine Kategorisierung der Eisenbahnaufsichtsorgane wünschenswert. Aufgrund der notwendigen fachlichen Voraussetzung und Ausbildung wäre jedenfalls eine Trennung der Eisenbahnaufsichtsorgane in solche, die für die ordnungsgemäße Beschaffenheit der Eisenbahn und der Eisenbahnanlagen und in solche, die für die Überwachung des Verhaltens gegenüber der Eisenbahn und der Ordnung auf Bahnhofvorplätzen zuständig sind, vorteilhaft.

Zur eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (§§ 31 ff):

Durch den Novellenentwurf erfolgt eine umfassende Neugestaltung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahrens. Durch diese Umgestaltung wird eine Vielzahl von Fragen aufgeworfen, die durch den vorliegenden Novellenentwurf offen gelassen werden bzw. die aus unserer Sicht keiner praxisgerechten Regelung zugeführt werden. Einleitend wird auf Folgendes hingewiesen:

Gliederung des Genehmigungsverfahrens

Das eisenbahnrechtliche Baubewilligungsverfahren war gemäß § 36 EisbG idGF einerseits in die Genehmigung nach Abs. 1 (Lage), Abs. 2 (Kunstabauten und Hochbauten) und Abs. 3 (eisenbahntechnische Einrichtungen) entweder als Einzel- oder als Typengenehmigung unterteilt. Des Weiteren wurde gemäß der Verwaltungspraxis über diese Gliederung hinaus ein eisenbahnrechtliches Baubewilligungsverfahren seitens der Behörde regelmäßig in ein bautechnisches Genehmigungsverfahren und weitere Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Lage der eisenbahntechnischen Einrichtungen wie Fahrleitung, Sicherungsanlage, fallweise Oberbau bzw. Ausgestaltung des Oberbaus etc., sowie nach Maßgabe des Einzelfalls geteilt. Die bisherige Rechtslage ermöglichte sohin eine Gliederung des Genehmigungsverfahrens (Abs. 1, 2, 3) und eine Trennung nach Gewerken (Bautechnik, Fahrleitung, Sicherungsanlage, etc.).

Die Gliederung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist in den neu gefassten Bestimmungen nicht mehr vorgesehen.

Die bisherige gesetzliche Regelung hat dem Umstand Rechnung getragen, dass Gegenstand von eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren Projekte größten Umfanges, großen Umfanges, mittleren Umfanges und kleinen Umfanges sein können. Das Eisenbahngesetz in der geltenden

Fassung ermöglicht sohin eine flexible Anpassung des Genehmigungsverfahrens an die jeweilige Größe des Projektes. Diese Flexibilität eröffnet den Novellenentwurf in dieser Form nicht mehr.

Die Anpassung des Umfangs des Genehmigungsverfahrens an die jeweilige Projektgröße ist insbesondere bei Großprojekten zur Vermeidung eines verlorenen Aufwandes in Bezug auf die zu erstellende Einreichplanung zweckmäßig und geboten.

Besondere Fragestellungen in der Übergangsphase:

In der Übergangsphase vom alten auf das neue Recht entstehen zwei unterschiedliche Problembereiche:

a) Bestehende Teilgenehmigungen

Durch die Neufassung des Genehmigungsverfahrens ergeben sich Auslegungsfragen für Projekte, bei denen eisenbahnrechtliche Baubewilligungen zum Teil erteilt worden sind, zum Teil jedoch noch offen sind. Dies kann sich sowohl auf Genehmigungsverfahren beziehen, für die Genehmigungen nach Abs. 1 schon erteilt wurden, für Genehmigungen nach Abs. 2 jedoch noch nicht. Des Weiteren können Genehmigungsverfahren betroffen sein, bei denen einzelne Gewerke wie zum Beispiel bautechnische Anlagen schon genehmigt wurden, eisenbahntechnische Einrichtungen wie Sicherungsanlagen und Fahrleitungen jedoch noch nicht.

Die Übergangsbestimmungen schaffen diesbezüglich keine Klarheit, sie regeln auch insbesondere nur den Fall von bereits anhängigen Genehmigungsverfahren, sohin nicht den Fall, dass Teilgenehmigungen bereits erteilt wurden, jedoch die Anlage noch nicht vollständig genehmigt wurde.

b) Planungsvorläufe

Für die Einreichung von Genehmigungsverfahren sind umfangreiche Planungsvorläufe erforderlich. Bei Großprojekten sind die Planungen für eisenbahntechnische Einreichungen überdies regelmäßig nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes europaweit auszuschreiben.

Nach der grundsätzlichen Entscheidung, ein eisenbahnrechtliches Projekt zur Einreichplanung vorzubereiten, kann ein typischer Zeitplan in etwa wie folgt dargestellt werden:

- Entscheidung über eisenbahnrechtliche Einreichung, d.h. Beginn des Planungsprozesses für eisenbahnrechtliche Einreichplanung
- Erstellung einer europaweiten Ausschreibung nach dem Bundesvergabegesetz für die Vergabe der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung, Zeitdauer: drei Monate,
- nach drei Monaten Durchführung des Vergabeverfahrens gemäß Bundesvergabegesetz, Zeitdauer: ca. 6 Monate,
- nach 9 Monaten seit Planungsbeginn Vergabe der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung, Zeitdauer: ein bis zwei Jahre
- ein Jahr und 9 Monate bzw. zwei Jahre und 9 Monate nach Entscheidung über Erstellung der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung Vorlage der einreichfähigen Planung seitens der Projektanten und Einreichung bei der Behörde.

Es ist damit offensichtlich, dass es betreffend mittlerer und großer Projekte unmöglich ist, einen laufenden Planungsprozess bei einem absehbaren Inkrafttreten der Novelle zum Eisenbahngesetz

im Zeitraum Mai bis Juli 2006 an die geänderte Rechtslage anzupassen. Es ist vielmehr zu erwarten, dass es ohne Berücksichtigung der gegenständlichen Änderungsanregungen zu einer maßgeblichen Verzögerungen von laufenden Planungen sowie zu erheblichen Mehrkosten bei diesen laufenden Planungen in Folge des Erfordernisses der Umstellung auf die neue Rechtslage kommen wird.

Im Novellenentwurf ist diesbezüglich lediglich eine Sonderregelung für bereits anhängige Behördenverfahren vorgesehen, für erst in der Planungsphase befindliche Projekte bestehen keine Sonderregelungen.

Entfall des Vorprüfungsverfahrens:

Das bisherige Eisenbahnrecht hat gemäß § 33 ein eigenes Vorprüfungsverfahren vor Durchführung der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung vorgesehen. Diese Bestimmung im Eisenbahngesetz 1957 war für andere Rechtsvorschriften richtungweisend und hat dies dazu geführt, dass nunmehr in zahlreichen anderen MaterienGesetzen des Bundes, aber auch der Länder, analoge Vorprüfungsverfahren bzw. Voranmeldeverfahren aufgenommen wurden (siehe zum Beispiel Wasserrechtsgesetz, Abfallwirtschaftsgesetz, UVP-Gesetz etc.).

Unverständlich ist es, wenn nunmehr vorgesehen wird, dieses Vorprüfungsverfahren ersatzlos entfallen zu lassen.

Dadurch verliert die Behörde jegliche Möglichkeit, vor Durchführung des eigentlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens eine vereinfachte Vorprüfung des Projektes vorzunehmen; dies wird die Erstellung der Planunterlagen für behördliche Einreichungen wesentlich erschweren, ebenso die Durchführung der Behördenverfahren für die Behörde.

Einführung der Vorlage eines alle Fachgebiete umfassenden Gutachtens:

Verschärft wird dies noch dadurch, dass gemäß § 31a des Novellenentwurfes vorgesehen ist, dass bereits als Bestandteil des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsantrages ein alle Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben ist. Unbeantwortet lässt diese Bestimmung, ob es sich bei der Formulierung „alle Fachgebiete“ um auf die vom jeweiligen Projekt betroffenen Fachgebiete, um die Materienfachgebiete des seitens der Eisenbahnbehörde wahrzunehmenden Genehmigungsumfanges oder auch um alle Fachgebiete der Dienststellen des Bundes und Landes im Sinne der Bestimmungen des § 31c Abs. 2 bzw. § 31e Zi. 2 handelt. Auf Grund letzterer Bestimmungen wird befürchtet, dass der Begriff „alle Fachgebiete“ im Sinne des Novellenentwurfes im weitesten Sinne auszulegen ist.

Für den Konsenswerber einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist es im Sinne des Novellenentwurfes darüber hinaus äußerst unbefriedigend, dass er einerseits ein alle Fachgebiete umfassendes Gutachten (bei sonstiger Zurückweisung seines Antrages) vorzulegen hat, er aber andererseits nach den Bestimmungen des Gesetzes keinerlei Möglichkeit zu einer Vorabstimmung des Antrages mit der Behörde hat.

Während die Berührung von bestimmten Fachgebieten bei bestimmten Projekten regelmäßig offenkundig sein dürfte (zum Beispiel Eisenbahnbautechnik oder Eisenbahnbetrieb), hängt die Berührung von anderen Fachgebieten von den Umständen im Einzelfall ab (z.B. Hydrogeologie, Hochwasserschutz, Lärmschutz, etc.) und steht die Beiziehung von allenfalls weiteren Sachverständigen darüber hinaus nach den Bestimmungen des AVG (z.B. umweltmedizinisches

Gutachten nur für Lärm und Erschütterungen oder auch für elektromagnetische Einwirkungen?) im freien Ermessen der Behörde.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltungspraxis auf Grund der bestehenden Rechtslage seitens der Behörde im Hinblick auf die Beiziehung von weiteren Gutachtern höchst unterschiedlich ist. So wird die Beiziehung von umweltmedizinischen Gutachtern von den Umständen im Einzelfall abhängig gemacht, insbesondere auch von der Frage, inwieweit Einwendungen gegen das Projekt erhoben werden.

Für den Konsenswerber ist es jedoch bei Erstellung einer europaweiten Ausschreibung für die eisenbahnrechtliche Einreichplanung in keiner Weise absehbar, in welchem Umfang die Eisenbahnbehörde in weiterer Folge die Beiziehung von Fachgutachten für erforderlich erachtet.

Es ist daher erforderlich, dass diesbezüglich im Novellenentwurf vorgesehen wird, dass einerseits eine Voranmeldung des Projektes ermöglicht wird, andererseits aber der Umfang der zu untersuchenden Fachgebiete seitens der Behörde festgelegt wird; allfällige nicht vorhersehbare Ergänzungen nach Einreichung müssen darüber hinaus seitens der Behörde selbst im Sinne der Bestimmungen des AVG veranlasst werden, da sie für den Konsenswerber in keiner Weise vorhersehbar sind.

Allgemein ist anzumerken, dass das Beibringen von externen Gutachten bei Anträgen zu einer Verteuerung der Vorhaben, bei insgesamt ohnehin knappen finanziellen Mitteln, führt und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen verschlechtert wird.

Zur Vermutung für die Richtigkeit des umfassenden Gutachtens:

Festzuhalten ist, dass § 31a (1) letzter Satz eine Vermutung für die inhaltliche Richtigkeit des umfassenden Gutachtens vorsieht, eine Vermutung im vergleichbaren Fall des § 33a ist allerdings nicht vorgesehen.

Gemäß der Judikatur zum AVG obliegt der Behörde die Feststellung und Würdigung des Sachverhaltes; Gutachten sind nur in jenem Umfang ein zu holen, in denen die Behörde nicht über die notwendigen Fachkenntnisse verfügt.

Amts- und Privatgutachten sind nach den Bestimmungen des AVG als gleichwertig anzusehen. Im Falle von Widersprüchen hat die Behörde unter nachvollziehbarer Begründung jenem Gutachten zu folgen, das auf Grund seines fachlichen Inhaltes als zutreffend zu erkennen ist. Die einseitige Berücksichtigung des Amtsgutachtens - allein weil es sich um ein Amtsgutachten handelt - ist im Sinne der Rechtsprechung problematisch.

Andererseits besteht bereits nach dem AVG und nach der jetzigen sonstigen Rechtslage keine Verpflichtung der Behörde auch dann in jedem Fall ein Amtsgutachten ein zu holen, wenn vom Antragsteller bereits ein Privatgutachten vorgelegt wurde. Auch hat die Behörde ein Privatgutachten nicht anders zu prüfen oder zu beurteilen als ein Amtsgutachten.

Berücksichtigung einer Unterscheidung für UVP Verfahren:

Es ist zu beachten, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren in solche ohne Durchführung eines UVP-Verfahrens und solche mit Durchführung eines UVP-Verfahrens zu teilen sind. Diesbezüglich werden jedoch in den Bestimmungen des § 31 ff. der Novelle keinerlei Unterschiede vorgenommen.

Die Bestimmungen betreffend Vorlage von Fachgutachten tritt sohin zusätzlich zu den Bestimmungen betreffend UVP-Erklärung in jenen Fällen, in denen für das gegenständliche Projekt auch ein UVP-Verfahren erforderlich wird. Eine sachliche Rechtfertigung hierfür ist nicht erkennbar.

Zusammenfassend ergeben sich daher folgende Änderungsnotwendigkeiten:

- 1) Möglichkeit einer fakultativen Gliederung des Baugenehmigungsverfahrens in
 - Grundsatz- und
 - Detailgenehmigung
- 2) Fakultative Gliederung des Baugenehmigungsverfahrens nach Gewerken
- 3) Beibehaltung einer Voranmeldungsmöglichkeit des Projektes zur Festlegung des Umfangs, betreffend derer der Genehmigungsnehmer Fachgutachten beizubringen hat
- 4) Ergänzung, wonach zusätzliche ergänzende Gutachten seitens der Behörde nach den Bestimmungen des AVG einzuholen sind
- 5) Bessere Abstimmung des Eisenbahngesetzes mit den Bestimmungen des UVP-Gesetzes
- 6) Klarstellung, dass nur fakultativ Gutachten zu den Eisenbahnmaterien beizubringen sind
- 7) Ergänzung der Übergangsbestimmungen auch im Hinblick auf Vorhaben, die bis jetzt erst einer Teilgenehmigung unterzogen wurden

Bei Realisierung des Novellenentwurfes in unveränderter Fassung ist zu befürchten, dass maßgebliche Verzögerungen betreffend laufende Eisenbahnbauvorhaben eintreten, dass Wiederholungen von Genehmigungsverfahren erforderlich werden sowie Planungen, die für zukünftige Einreichungen erstellt worden sind, als im Nachhinein verfehlt angesehen werden. Die daraus sich ergebenden finanziellen Auswirkungen für den Bauwerber können auf Grund der Komplexität der damit zusammenhängenden Sachverhalte schwer abgeschätzt werden.

Sollte die Gutachtenspflicht beibehalten werden, ist aber unbedingt der Kreis der dazu Berechtigten auch auf § 40 - Personen zu erweitern. Eine weitere Möglichkeit wäre, ein solches Gutachten nur für den Fall zu verlangen, dass es keine Amtssachverständigen für das betroffene Gebiet gibt.

Zusätzliche Forderungen

1. Anwendung dieser Vorgangsweise nur für kompletten Neubau und Neubaustrecken.
2. Vereinfachte Vorgangsweise bei Änderung oder Ergänzung bestehenden Anlagen für die eine Genehmigungspflicht besteht, wenn für diese bereits einmal eine Baugenehmigung und Betriebsbewilligung erteilt wurde

Zu § 31 b des Entwurfes:

Abs. 1 Zi. 1: In Anpassung an die Änderungsvorschläge zu § 20 EisbG (Leitungsanlagen) wird vorgeschlagen, in § 31b Abs. 1 Zi. 1 den Begriff „Leitungsanlagen“ entfallen zu lassen und das Wort „und“ vor „Wasserläufe“ zu reihen.

Abs. 1 Zi. 4

Betreffend betroffene Parteien wird darauf hingewiesen, dass diese in unterschiedlichem Umfang aus öffentlichen Büchern zu entnehmen sind. Des Weiteren sind die Eintragungen in öffentlichen Büchern besonders im Hinblick auf allfällige Adressen unterschiedlich aktuell. Es wird daher nachstehende Ergänzung vorgeschlagen:

„... die im § 31d genannten betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten, soweit die Eigentümer und Berechtigten aus öffentlichen Büchern mit den dort genannten Zustelladressen zu entnehmen sind.“

Bauentwurf - Betroffene Rechte

Gemäß der Judikatur besteht in einem allfälligen nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Enteignungsverfahren inhaltliche Bindungswirkung an das vorausgehende eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren, das heißt im Enteignungsverfahren ist nicht mehr die Notwendigkeit der Errichtung des Projektes an sich, sondern lediglich die Notwendigkeit der Inanspruchnahme der beantragten Rechte in Bezug auf das bereits bewilligte Projekt zu prüfen.

Des Weiteren hängt die Parteistellung nach § 31d auch insoweit davon ab, inwieweit bei bestimmten betroffenen Liegenschaften Veränderungen oder Beschränkungen laut Projekt erforderlich sind.

Ferner muss die Behörde Kenntnis davon haben, welche Rechte bezogen auf die einzelnen Liegenschaften seitens des Eisenbahnunternehmens in Anspruch zu nehmen sind, da die Behörde die Entscheidung gemäß § 31e Zi. 3 ansonsten nicht treffen kann.

Es ist daher erforderlich, dass im Bauentwurf - entsprechend der bisherigen Praxis in Form der Grundeinlösungspläne - die in Anspruch zu nehmenden Rechte an Liegenschaften ausgewiesen werden.

§ 31b Abs. 1 ist daher um folgende Ziffer 5 zu ergänzen:

„5. Die für die neue oder veränderte Eisenbahn, Eisenbahnanlage und eisenbahntechnischen Einrichtungen sowie für die Ersatzmaßnahmen nach § 20 EisebG in Anspruch zu nehmenden Rechte an fremden Liegenschaften.“

Zu § 31d des Entwurfes

Nicht sämtliche Parteien sind aus öffentlichen Büchern ersichtlich. Dies bewirkt in der Praxis der Durchführung von Verwaltungsverfahren erhebliche bis zum Teil unüberwindliche Erschwernisse betreffend der Erhebung der betroffenen Parteien.

Folgende Textierung wird vorgeschlagen:

§ 31d erhält die Bezeichnung „Abs. 1“, folgende Absätze 2 und 3 sind anzufügen:

„(2) Soweit Parteien im Sinne der vorstehenden Bestimmung aus öffentlichen Büchern nicht ersichtlich sind, verlieren diese ihre Parteistellung, sofern von ihnen auf Grund der durchzuführenden öffentlichen Auflagen gemäß § 31c nicht spätestens bis zum Ende der mündlichen Verhandlung Einwendungen im Verfahren erhoben worden sind.

(3) Im Falle der Anwendung der Bestimmungen des § 31 (2) - (4) ist die Parteistellung nach Abs 1 in jenen Verfahren gegeben, in welchen über die Rechte Dritter abgesprochen wird. In Verfahren, in denen Rechte Dritter nicht berührt werden, besteht keine Parteistellung Dritter.“

Zu § 31e des Entwurfes:

Z. 2: Es bestehen Bedenken im Hinblick auf die Zulässigkeit der Bestimmung, wonach über solche Einwendungen abzusprechen ist, die von anderen Dienststellen des Bundes, der Länder und der Gemeinden vorgebracht worden sind. Diesbezüglich ist einerseits zu bedenken, dass Dienststellen keine Rechtspersönlichkeit haben und weiters auch im Sinne der Rechtsprechung

zum Beispiel Gemeinden im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren als Gemeinde keine Parteistellung eingeräumt wird. Eine Gemeinde hat jedenfalls nur dann Parteistellung, wenn sie auch als Liegenschaftseigentümerin oder hinsichtlich sonstiger privater Rechte betroffen ist; als Gebietskörperschaft hat sie nur ein Anhörungsrecht.

Es wird daher folgende Abänderung vorgeschlagen:

§ 31e Z. 2 entfällt.

§ 31e Z. 3 erhält die Bezeichnung Z. 2

An § 31e ist folgender Absatz 2 anzufügen:

„(2) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Ansprüche handelt; diese sind im Zivilrechtsweg zu behandeln.“

Zu § 31f des Entwurfes:

Die Bestimmung ist in 2 Absätze aufzuteilen:

„(1) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner Ausführung in Betrieb zu nehmen ist. Die Behörde kann auf einen rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nach Einräumung einer Frist zur Stellungnahme durch das Eisenbahnunternehmen für erloschen zu erklären.

(2) Über Antrag des Eisenbahnunternehmens ist von der Behörde im Bescheid über die Erklärung zur Löschung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung auszusprechen, inwieweit ein Verfahren unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 28 EISbG in Bezug auf bereits errichtete Eisenbahnanlagen oder Teile hiervon erforderlich ist.“

Zu § 31h:

Folgende Bestimmung - § 31h - ist anzufügen:

„(1) Der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid ist, soweit im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren andere Parteien als das Eisenbahnunternehmen als Antragssteller beteiligt sind, durch öffentliche Auflage unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 31c Abs. 1 sowie einer Veröffentlichung des Ediktes im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kund zu machen.

(2) Diese Zustellung ist insbesondere auch in jenen Fällen vorzunehmen, in denen Parteien ihre Parteistellung durch die Nichtabgabe von Einwendungen im Verfahren aufgegeben haben und wird dadurch auch die Zustellung an diese bewirkt.“

Zu §§ 32 ff:

Die Formulierung „erstmalig auf Eisenbahnen in Österreich in Betrieb zu nehmender, bereits auf Eisenbahnen außerhalb Österreichs in Betrieb gewesener Schienenfahrzeuge“ ist unklar und daher auslegungsbedürftig:

Fraglich ist insbesondere, ob für Fahrzeuge, die für ein Eisenbahnunternehmen (EVU) mit Sitz außerhalb Österreichs neu gebaut, geliefert und dessen Inbetriebnahme von der dort zuständigen Behörde bewilligt wurden, das Zeichen RIC* tragen und

1. vom EVU aufgrund des Regelwerks RIC* und des Zeichens RIC* unmittelbar nach Inbetriebnahme in einem mit diesem EVU in Kooperation betriebenen Zug übernommen bzw. übergeben werden können und daher als Fahrzeuge dieses EVU gelten, oder
2. auf Eisenbahnen in Österreich einsetzbar wären, jedoch aufgrund der Entscheidung des Eigentümer-EVUs bislang noch nie auf Eisenbahnen in Österreich zum Einsatz gelangt sind, oder
3. auf Eisenbahnen in Österreich einsetzbar wären, jedoch aufgrund der Entscheidung des bisherigen Eigentümer-EVUs bislang noch nie auf Eisenbahnen in Österreich im Einsatz waren und von einem anderen Mitglied im RIC für die Verwendung in Österreich im Vertrauen auf RIC* gekauft wurden,

eine Bauartgenehmigung gemäß § 32 des Entwurfs zu beantragen ist.

Sollte dies der Fall sein, würde damit das Regelwerk RIC* gänzlich in Frage gestellt und völlig außer Acht gelassen, dass der grenzüberschreitende Personenverkehr in Mittel- und Osteuropa auf dem System kooperativ betriebener Züge basiert. Weiters würde nicht berücksichtigt, dass die mit RIC* gekennzeichneten Fahrzeuge gemäß den von der Obersten Eisenbahnbehörde anerkannten UIC-Merkblättern bzw. künftig auf Basis der TSI gebaut werden. Daher müsste eine entsprechende Klarstellung dieser Bestimmung erfolgen.

(Selbiges gilt sinngemäß für den Güterverkehr - RIV).

Im Zusammenhang mit den § 34a und § 34b (Betriebsbewilligung) ist klarzustellen, dass zumindest die Herstellerfirma/Fahrzeugleasingfirma und das Eisenbahn(verkehrs)unternehmen als späterer Eigentümer und/oder Betreiber als Antragsteller auftreten können. Gleichzeitig soll klargestellt werden, dass der Antragsteller für die Betriebsbewilligung (z.B.: späterer Fahrzeugeigentümer und -betreiber) auf die einem anderen Antragsteller (z.B.: Fahrzeughersteller) erteilte Bauartgenehmigung referenzieren kann und insofern der Bauartgenehmigung „dingliche Wirkung“ zu kommt.

Besonders sinnstörend ist die Erstellung eines Gutachtens bei Antragstellung für Schienenfahrzeuge. Die Entwicklung eines neuen Schienenfahrzeuges ist ein interaktiver Prozess, bei dem nicht von einer fertigen Konstruktionszeichnung aus das gesamte Schienenfahrzeug in Einem gebaut wird. Es werden vielmehr einzelne Module und Bauelemente entwickelt.

Nunmehr bietet das EisbG die Möglichkeit, das Schienenfahrzeug zu bauen, und erst nach oder während des Baus die Bauartgenehmigung einzuholen. Dennoch bedeutet dies in der wirtschaftlichen und technischen Praxis, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung ein fertig konstruiertes und zum Großteil fertig gebautes Fahrzeug vorhanden sein muss, um das erforderliche Gutachten beibringen zu können. Alle nachfolgende Auflagen, die im Rahmen der Genehmigung erteilt werden, führen natürlich zu einer wesentlichen Verteuerung des Fahrzeuges.

Zu § 32 c:

Im Absatz 1 ist - zumindest in den Gesetzesmaterialien - klarzustellen, dass die betroffenen Schienenfahrzeuge im Zugverband mit Zügen des allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehrs („leer“) befördert werden dürfen.

Zum Absatz 2: Bei der Erteilung von Bau - bzw. Betriebsbewilligungen, insbesondere auch bei Fahrzeugen, ist auf den Systemverbund Bahn verstärkt Rücksicht zu nehmen. Fahrzeuge zu bewilligen, die eine bestimmte Infrastruktur zwingend voraussetzen, ist nicht Ziel führend.

Zu § 32d:

letzter Satz: Im Falle einer Fristverlängerung ist die Frist für einen solchen Zeitraum zu verlängern, innerhalb dessen keine maßgebliche Änderung des Standes der Technik zu erwarten ist.

Sohin müsste die Behörde bei der Entscheidung über eine Fristverlängerung eine Prognose abgeben, in welchem Umfang eine maßgebliche Änderung des Standes der Technik in Zukunft zu erwarten ist. Inwieweit eine Entwicklung der maßgeblichen Änderung des Standes der Technik im Sinne einer Prognose vorausgesehen werden kann, ist äußerst zweifelhaft. Weder seitens des Antragstellers noch seitens der Behörde ist ein Vollzug dieser Prognose realistisch möglich.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dieser Bestimmung um eine Fristbestimmung für die Nutzung von technischen Einrichtungen handelt. Die Nutzung von technischen Einrichtungen und die Zulässigkeit derselben werden durch den Stand der Technik bestimmt.

Es ist daher ausreichend, wenn in Bezug auf die Verlängerung einer Frist auf den Stand der Technik abgestellt wird.

§ 32d letzter Satz sollte lauten:

„...Soweit die Betriebssicherheit des Genehmigungsstandes noch gegeben ist, hat die Behörde auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist nach dem Stand der Technik zu verlängern.“

Zu § 33c:

Prognose betreffend maßgebliche Änderung des Standes der Technik: Es gelten sinngemäß die gleichen Ausführungen wie zu § 32d.

Zu §§ 34 ff:

Die Bestimmungen über die Betriebsbewilligungen sind abzulehnen. Mit diesen Bestimmungen wird nunmehr die Beilegung einer Prüfbescheinigung gefordert, aus der ersichtlich ist, „ob die ...Eisenbahn... der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entspricht“. Derartige Prüfbescheinigungen können wiederum nur akkreditierte Stellen ausstellen. Den erläuternden Bemerkungen ist überhaupt nicht zu entnehmen, welche Notwendigkeit dafür besteht. Da der Umfang und die Ausformung dieser Prüfbescheinigung nicht genau definiert ist, kann derzeit auch keine fundierte Kostenschätzung für diese Maßnahme abgegeben werden.

Diese Prüfbescheinigung ist parallel zu der weiter bestehenden Möglichkeit der Abnahmebestätigung durch die § 40 Personen geschaffen worden. Das bedeutet, daß im Extremfall zunächst die § 40 Person die Bestätigung abgibt und sodann ein Ziviltechniker eine Prüfbescheinigung über die bauartgenehmigungsgemäß Ausführung ausstellt, woraufhin die Behörde die Bewilligung erteilt. **Wir regen daher an, die Prüfbescheinigung ersatzlos zu streichen.**

Sollte dies nicht möglich sein, werden nachfolgende Formulierungsvorschläge unterbreitet.

Zu § 34a:

Es wird auf den Zusammenhang der Betriebsbewilligung mit der Sicherheitsgenehmigung hingewiesen. Die Sicherheitsgenehmigung für Infrastrukturanlagen soll in einem wiederkehrenden Zyklus von 5 Jahren beantragt und erteilt werden. Nunmehr ist aber zu erwarten, dass während dieses Zykluses von 5 Jahren verschiedentlich geänderte oder neue Eisenbahnanlagen in Betrieb genommen werden, für die jeweils seitens der Eisenbahnbehörde

gesonderte Betriebsbewilligungen erteilt werden. In diesen Fällen müsste sohin jeweils auch die laufende Sicherheitsgenehmigung ergänzt werden, da die Sicherheitsgenehmigung insgesamt nur in einem Zyklus von 5 Jahren neu erteilt wird.

Zur Vermeidung von Doppelgleisigkeiten des Verwaltungsverfahrens ist es deshalb geboten, in jenen Fällen, in denen eine Sicherheitsgenehmigung erforderlich ist, diese im Rahmen der Betriebsbewilligung für den betreffenden Teilbereich, der der Betriebsbewilligung unterliegt, mit zu behandeln. Dies erscheint auch deshalb gerechtfertigt, da die gleichen Voraussetzungen für die Erteilung der Betriebsbewilligung wie für die Erteilung der wiederkehrenden Sicherheitsgenehmigung bestehen.

Es ergeht daher folgender Textvorschlag:

§ 34 a erhält die Bezeichnung als Absatz 1

Folgender Absatz 2 ist anzufügen:

„(2) In Fällen, in denen für eine Eisenbahnanlage eine Sicherheitsgenehmigung nach § 38 EisbG erforderlich ist, hat die Behörde die Erteilung der Betriebsbewilligung mit der Erteilung der erstmaligen Sicherheitsgenehmigung von Amts wegen zu verbinden.“

Zu § 34 b:

Nach den bisherigen Bestimmungen konnte eine Betriebsbewilligung jedenfalls dann auch vereinfacht erteilt werden, wenn eine Bestätigung der in das Verzeichnis nach § 15 eingetragenen Personen über die bescheidkonforme Ausführung des Vorhabens der Behörde vorgelegt worden ist und diese auch die Aufsicht über das Bauvorhaben hatte. Obwohl im Entwurf Vorschriften über die Bauleitung vorgesehen werden und auch die nach § 15 eingetragenen Personen nunmehr unter der Bezeichnung § 40 weitergeführt werden, sieht die Erteilung der Betriebsbewilligung eine Berücksichtigung der nach § 40 verzeichneten Personen nicht vor. § 34b letzter Satz verweist nur auf die in § 31a Abs. 2 eingetragenen Personen, dazu zählen jedenfalls nicht die im Verzeichnis nach § 40 EisbG eingetragenen Personen. Es wird daher angeregt, dass § 34b wie folgt sprachlich berichtigt und ergänzt wird:
„Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist zu beantragen. Dem Antrag auf Erteilung der Bewilligung ist eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die neue oder veränderte Eisenbahn oder die neuen oder veränderten eisenbahntechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und die neuen, veränderten oder erstmals auf Eisenbahn in Österreich in Betrieb zu nehmenden, bereits außerhalb Österreichs im Betrieb gewesenen Schienenfahrzeuge der eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung entsprechen. Für die Ausstellung der Prüfbescheinigung gilt § 31a Abs. 2 sinngemäß oder ist die Prüfbescheinigung von einer gemäß § 40 verzeichneten Person auszustellen.“

Zu § 34 c:

Im 2. Satz ist das Wort „insbesondere“ zu streichen, da sich die behördliche Prüfung iZm der Betriebsbewilligung auf die Erfüllung der Bauartgenehmigung einschl. allfälliger Auflagen zu beschränken hat.

Zu § 35:

Die bisherigen Bestimmungen des § 14 Abs. 3 werden nunmehr als § 35 fortgeführt, wobei anstelle der Formulierung „Baumaßnahmen geringen Umfanges“ nunmehr die Formulierung

„keine maßgeblichen Baumaßnahmen, soweit diese keine Umrüstung darstellen“, verwendet wird.

Weiters wird durch die gewählte Formulierung der Neubau von Anlagen zur Gänze ausgeschlossen, da nur Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten erfasst werden. Somit bleibt der Novellentwurf entgegen der bisherigen Regelung der Genehmigungsfreistellung wesentlich zurück. Neubauvorhaben werden jedenfalls ausgeschlossen, ferner werden sämtliche Umrüstungen ausgeschlossen.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass in Zi. 1 der Begriff „maßgebliche Baumaßnahmen“ verwendet wird, während in Zi. 2 „erhebliche Baumaßnahmen“ verwendet wird, ohne dass der Unterschied dieser beiden Begriffe deutlich wird.

Unklar ist, inwieweit die Maßgeblichkeit von Baumaßnahmen bzw. die Erheblichkeit von Baumaßnahmen als Kriterium herangezogen werden kann. Kriterium für die Genehmigungsfreiheit hat vielmehr die Beeinträchtigungsmöglichkeit für öffentliche Interessen und Rechte Dritter zu sein.

Folgende Textierung wird vorgeschlagen:

„§ 35 (1) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung ist erforderlich:

1. bei Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit damit keine maßgeblichen Baumaßnahmen und rechtlich unzulässige Umwelteinwirkungen verbunden sind;
2. bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und von Schienenfahrzeugen, soweit damit keine maßgeblichen Baumaßnahmen und rechtlich unzulässige Umwelteinwirkungen verbunden sind;
3. bei Abtragungen.

(1a) Bei Anwendung von Abs 1 entfällt für die betroffenen Anlagen ein Verfahren nach § 37ff bis zum gemäß § 38a nächstfolgenden Fristablauf für eine Nachweiserbringung.

(1b) Sind bei Anwendung der Bestimmungen des Absatzes 1 Ausnahmen aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes erforderlich, so hat das Eisenbahnunternehmen Maßnahmen nach Abs. 1 der Behörde anzuzeigen. Erweist sich hiebei nach Maßgabe der anzuwendenden Rechtsvorschriften, dass die angezeigten Maßnahmen den Interessen des Arbeitnehmerschutzes zuwiderlaufen und diesen Interessen des Arbeitnehmerschutzes auch nicht durch Auflagen entsprochen werden kann, kann die Behörde die Vornahme der angezeigten Maßnahmen im Sinne des Absatzes 1 durch Bescheid innerhalb einer Frist von 4 Wochen nach Antragstellung untersagen; die Frist zur Untersagung endet auch bei Vorliegen einer schriftlichen Zustimmung des Verkehrsarbeitsinspektorates zur angezeigten Maßnahme.“

Weiter im Text wie bisher.

Zu § 35 Abs. 5 Zi. 7 ist festzustellen, dass der Begriff „Sonderfahrten“ nicht ausreichend determiniert ist. So wird dieser Begriff auch für Reisezüge verwendet, die nicht im im Dezember veröffentlichten Jahresfahrplan aufscheinen (bspw. Fahrten mit Nostalgiefahrzeugen, oder Reisebürosonderzüge). Es ist auch unklar, was unter „nicht regelmäßig“ zu subsumieren ist. Eine begriffliche Klarstellung des Wortes „Sonderfahrten“ sollte jedenfalls erfolgen.

Zu § 35 Abs. 5 Zi. 8 wird angeregt, zur Abdeckung der praktischen Erfordernisse das Wort „Gleis-Instandhaltung“ durch die Wortfolge „zum Zweck der Instandhaltung von Eisenbahn- oder Schieneninfrastrukturanlagen“ zu ersetzen.

Eine Einschränkung bzw. materielle Derogation der geltenden Verordnung über geringfügige Veränderungen an Fahrbetriebsmitteln wird abgelehnt.

Die im BGBl vom 12. Jänner 2005 veröffentlichte „Verordnung über geringfügige Baumaßnahmen 2004“ soll weiterhin als genehmigungsfrei gelten, sowie auch Baumaßnahmen gem. § 90 b. In jedem Fall sollten derartige Bauvorhaben in der Verordnung berücksichtigt werden. Falls dies jedoch aus der Sicht der Interoperabilität nicht möglich ist, sollte die Genehmigungsfreiheit in jedem Fall für Nebenbahnen weiterhin gelten.

Zu § 36:

Diese Regelung sollte grundsätzlich gestrichen werden. Sollte dies nicht möglich sein, wird darauf hingewiesen, dass bereits jetzt seitens des Eisenbahnunternehmens regelmäßig eine Bauleitung bestellt wird. Die Bauleitung ist hierbei Bestandteil der eigenen Organisation des Bauunternehmens und ist dem Bauunternehmen unmittelbar verantwortlich, da das Bauunternehmen selbst die juristische Gesamtverantwortung für die Baustelle und damit für die Bauleitung auszuüben hat.

Sicherheitsgenehmigung (§ 38 ff)

Gemäß diesen Bestimmungen hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches Haupt- bzw. vernetzte Nebenbahnen betreibt, zur Erlangung der Sicherheitsgenehmigung der Behörde alle fünf Jahre nachzuweisen, dass es

1. die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn baut, erhält, ergänzt und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen betreibt und diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen getroffen hat, sowie dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen sowie
2. ein, zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat. Die Zertifizierung ist von einer Stelle, die gemäß Akkreditierungsgesetz zur Zertifizierung von Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystemen akkreditiert ist, vorzunehmen.

Zum Erfordernis gemäß Punkt 1 ist Nachstehendes festzuhalten:

- a) Für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist derzeit nicht ersichtlich, wie und in welchem Ausmaß der Nachweis der „getroffenen Vorkehrungen“ zur Erlangung der Sicherheitsgenehmigung erbracht werden kann bzw. muss. Es darf auch darauf hingewiesen werden, dass die Behörde von der Verordnungsermächtigung (§ 19 Abs. 5) zur Festlegung der grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung, etc., mit Ausnahme der Eisenbahnverordnung 2003, keinen Gebrauch gemacht hat.
- b) Die mit der vorliegenden Novelle umzusetzende EU Richtlinie sieht lediglich vor, dass der Fahrwegbetreiber Vorkehrungen treffen muss, um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen (Artikel 11 Abs. 1b der EU Richtlinie 2004/49). Die Erfordernisse nach dem Eisenbahngesetz gehen demnach weit darüber hinaus.

Zum Erfordernis gemäß Punkt 2 ist festzuhalten, dass Zweifel daran bestehen, ob in Österreich akkreditierte Stellen für Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsysteme bestehen, die über das

erforderliche Eisenbahnfachwissen verfügen, um die im § 39b genannten Anforderungen überprüfen zu können.

Zudem fehlen, abgesehen vom großen Umfang des Akkreditierungsverfahrens, zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch teilweise die erforderlichen Grundlagen (europäische Normen etc.) für die Abwicklung dieses Verfahrens.

Die umzusetzende Richtlinie fordert keine Zertifizierung des Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystem durch akkreditierte Stellen. In der Novelle werden somit auch hier weit strengere Maßstäbe angesetzt, als von der Richtlinie vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das Akkreditierungsgesetz den akkreditierten Zertifizierungsstellen vorbehält, die Konformität mit einschlägigen Rechtsvorschriften, Normen und anderen normativen Dokumenten zu bescheinigen.

Anzumerken ist auch, dass die Beauftragung zur Zertifizierung dem europäischen wie dem österreichischen Vergaberecht unterliegt und das Vergabeverfahren entsprechende Zeit in Anspruch nimmt.

Weiters scheint zwischen den Erfordernissen gemäß Punkt 1 und 2 eine Doppelgleisigkeit zumindest insoweit zu bestehen, als sowohl bei den „zu treffenden Vorkehrungen“ wie auch beim „Sicherheitsmanagementsystem“ die Erfüllung der in Verordnungen nach § 19 festgelegten grundlegenden Anforderungen und der TSI für die Interoperabilität nachgewiesen werden muss.

Im Hinblick darauf, dass durch die Nachweise zur Erlangung der Sicherheitsgenehmigung beträchtliche Kosten entstehen, sollte auf den unbedingt nach den Sicherheitsrichtlinien erforderlichen Umsetzungsbedarf abgestellt werden. Das Erfordernis der Zertifizierung des Qualitäts- und Sicherheitsmanagement durch eine akkreditierte Stelle wird in Anbetracht der oben angeführten Gründe abgelehnt.

Andernfalls wird vorgeschlagen, im § 39c die Wortfolge „von einer Stelle, die gemäß Akkreditierungsgesetz zur Zertifizierung von Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystemen akkreditiert ist“ durch die Wortfolge „von einer für die Zertifizierung von Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystemen geeigneten akkreditierten oder benannten Stelle“ zu ersetzen.

Jedenfalls aber ist für die Notwendigkeit der Erlangung einer Sicherheitsgenehmigung analog der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen eine längere Übergangsfrist, zumindest bis 30. April 2007 erforderlich.

Zu § 38:

Wie zu § 28 ausgeführt, sollte der Begriff „Strecke“ anstelle von „Bahn“ beibehalten werden. Daher hätte § 38 zu lauten:

„Zum Betrieb von Haupt- und Nebenstrecken, die mit anderen Haupt- oder Nebenstrecken vernetzt sind, einschließlich des zum Betrieb solcher Eisenbahnen erforderlichen Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen, ist eine Sicherheitsgenehmigung erforderlich.“

Zu § 38 a:

Folgende Formulierung wird vorgeschlagen:

„(1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das Inhaberin von eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungen ist, hat der Behörde in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend den Nachweis durch eidesstattliche Erklärung zu erbringen, dass es

die gemäß § 19 Abs. 1 und gemäß § 19 Abs. 2 erster Satz zu treffenden Vorkehrungen getroffen hat.

(2) Treten bei der Behörde begründete Zweifel darüber auf, dass die gemäß Abs. 1 nachgewiesenen, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu treffenden Vorkehrungen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht oder nicht vollständig getroffen wurden, hat die Behörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Nennung des konkreten Verbesserungserfordernisses zur Erbringung eines neuerlichen verbesserten Nachweises innerhalb einer Frist von sechs Wochen aufzufordern.

(3) Der Ablauf der Bewilligungsdauer der Sicherheitsgenehmigung ist im Fall eines Antrages vor Ablauf der Genehmigungsdauer bis zur rechtskräftigen Entscheidung über das Ansuchen um Erteilung gehemmt; wird gegen die Abweisung eines Antrages um Erteilung der Sicherheitsgenehmigung der Verwaltungsgerichtshof oder der Verfassungsgerichtshof angerufen, wird die Bewilligungsdauer bis zur Entscheidung dieses Gerichtes verlängert. Diese Bestimmung ist auch in Fällen des § 38a Abs. 2 anzuwenden.“

Zu § 39:

Für die Einführung des Sicherheitsmanagementsystems ist eine Übergangsfrist bis zumindest Ende 2008 vorzusehen.

Ein formal getrenntes Sicherheitsmanagementsystem für EVU und Netzbetreiber wird aus Kostengründen bei integrierten Unternehmen abgelehnt.

Zu § 40 (bisherige §-15-Person):

Während nach dem Novellenentwurf die §-40-Person unter Umständen für die Bauleitung als qualifiziert anzusehen ist, ist dies nicht ausdrücklich geregelt. Auch sieht der Novellenentwurf nicht vor, dass Bescheinigungen im Hinblick auf die bescheidkonforme Herstellung zur Erlangung der Betriebsbewilligung seitens der §-40-Person erteilt werden können.

Zu den bereits zu den §§ 34b und 36 gegebenen Anregungen wird an dieser Stelle verwiesen. Diese Anregungen werden noch dahingehend ergänzt, dass § 40 im Hinblick auf einen gesetzlichen Aufgabenbereich dieser ins Verzeichnis einzutragenden Personen zu ergänzen wäre.

An § 40 Abs. 1 wäre folgender Satz am Ende anzufügen:

„Diese im Verzeichnis eingetragenen Personen sind insbesondere zur Leitung einer Baustelle gemäß § 36 sowie hinsichtlich ihres Fachgebietes für Tätigkeiten gemäß §§ 19a, 34b, 38a und 38b befugt.“

Hier sollte wie bisher auch eine § 40 Person sein können, die nicht mehr unbedingt Eisenbahnbediensteter ist (z.B. im Ruhestand). Auch die Praxis, dass Hersteller über § 15 Personen (alt) verfügen hat sich bewährt.

Zu § 40 a:

Im Absatz 1 sind die Worte „...zur Ausarbeitung eines Bauentwurfes ...“ zu streichen, da es Vorarbeiten nicht bloß zur Ausarbeitung eines Bauentwurfes, sondern schon im Vorfeld, etwa im Umweltverträglichkeitsverfahren, gibt.

Als Ergänzung zur Verfahrenserleichterung und -beschleunigung wird im Absatz 3 folgende Ergänzung vorgeschlagen: „Wird dem Bauherrn oder dem Beauftragten die Vornahme der Vorarbeiten im Sinne des Absatzes 1 von den hievon Betroffenen verwehrt oder ist für die Durchführung von Vorarbeiten im Sinne des Absatzes 1 die Errichtung von Bauwerken dauernden oder vorübergehenden Bestandes erforderlich oder zweckmäßig, so hat die Behörde über Antrag

des Bauherrn unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der §§ 32 bis 36 EibG zu entscheiden und bei Zutreffen der Voraussetzungen die Genehmigung zu erteilen. Auf solcher Art bewilligte Vorarbeiten kann das Enteignungsrecht unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnteignungs-Entscheidungs-gesetzes ausgeübt werden.“

Zu § 43:

Es wird grundsätzlich begrüßt, dass die Bewilligungspflicht von Handlungen im Gefährdungsbereich durch die Möglichkeit des Abschlusses einer Vereinbarung mit dem Eisenbahnunternehmen vereinfacht wird. Dadurch wird eine wesentliche Vereinfachung der Abwicklung von weiteren Projekten im Gefährdungsbereich sowie eine bessere Möglichkeit zur Wahrnehmung von Interessen für das Eisenbahnunternehmen erwartet. Darauf hinzuweisen ist allerdings, dass durch eine zivilrechtliche Vereinbarung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer ein anderes Rechtsverhältnis geschaffen wird, als durch eine öffentlich-rechtliche Ausnahmebewilligung.

So ist insbesondere zu berücksichtigen, dass öffentlich-rechtliche Bewilligungen diesbezüglich bereits von Rechts wegen dinglich sind, dies auch ohne Eintragung im Grundbuch. Erwerber von Liegenschaften müssen daher solche Bewilligungen auch dann gegen sich gelten lassen, wenn sie ihnen nicht bekannt waren und diese auch nicht aus dem Grundbuch ersichtlich sind.

Demgegenüber trifft dies auf zivilrechtliche Vereinbarungen nicht zu; auf einen zukünftigen Erwerber einer Anrainerliegenschaft werden die daraus ergebenden Verpflichtungen nur bei Nachweis der Kenntnis des Erwerbers von der Vereinbarung oder bei einer Eintragung im Grundbuch übergehen.

Ähnliches gilt auch für die Bestimmungen des § 38 EibG, diesbezüglich ist aber die Eintragung im Grundbuch deshalb nicht so dringlich, da üblicherweise dort auch eine Liegenschaftsbenützung zwingend verbunden ist und im Übrigen auch in den problematischen Fällen die Bestimmungen des § 39 ergänzend greifen.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass öffentlich-rechtliche Bewilligungen seitens der Behörde direkt gegenüber den Dritten durchgesetzt werden können, dies wird auf zivilrechtliche Vereinbarungen nicht zutreffen.

Da auch der Bestand schützenswert ist, wird im Absatz 3 eine entsprechende Ergänzung vorgeschlagen.

Zur Sicherstellung der dinglichen Wirkung von derartigen Vereinbarungen nach § 43 Abs. 4 wird deshalb angeregt, eine zwingende Grundbucheintragung als Voraussetzung für die Zulässigkeit der Inanspruchnahme der Ausnahmegenehmigung vorzusehen.

Zu § 65 c:

Im Hinblick auf die Langfristigkeit gemeinwirtschaftlicher Bestellungen und insbesondere unter Berücksichtigung eines zukünftigen Ausschreibungswettbewerbs ist die vorrangige Berücksichtigung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gem. Absatz 3 jedenfalls beizubehalten; im übrigen sollte die Regelung betreffend die Prioritätenreihung von Güter- und Personenverkehr jedoch nicht über Art 22 (5) der RL 2001/14 hinausgehen.

Zu § 71:

Ein schriftliches Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder auf die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen ist ausdrücklich auch auf elektronischem Weg zu ermöglichen.

Dies deshalb, da die maßgeblichen Infrastrukturbetreiber Europas im Rahmen der Vereinigung RailNetEurope aus kundendienstlichen Erwägungen und zum Zwecke einer beschleunigten Abwicklung die Durchführung der Trassenbestellung auf elektronischem Weg beschlossen haben.

Zu § 99:

Es wird darauf hingewiesen, dass in § 99 Abs. 2 Zi. 1 auf § 36 EibG alte Fassung verwiesen wird. Der Verweis hat auf § 31 zu erfolgen.

Zu § 122 ff:

Die Kompetenz der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zur Übermittlung der Register an die Europäische Eisenbahagentur und insbesondere die Zuständigkeit zur Errichtung und Führung des Einstellungsregisters für Schienenfahrzeuge sowie der Vergabe eines alphanumerischen Codes wird abgelehnt. Dadurch wird der Verwaltungsaufwand erhöht und es sind keinerlei Konsequenzen bei Nichtvergabe, nicht zeitgerechter oder fehlerhafter Vergabe des Codes für die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft, die ja keine Behörde ist, vorgesehen. Diese Aufgaben sollen daher beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen verbleiben.

Zu § 124:

Der Straftatbestand gemäß Absatz 2 Z. 8 ist zu unbestimmt (allein die EisenbahnVO setzt die gesamten TSI innerstaatlich um), und wäre daher zu streichen.

Zu § 127:

Die Strafen mit bis EUR 7.000,- im Wiederholungsfall bis EUR 10.000,- sind als Übertretung von Informationspflichten viel zu hoch angesetzt, insbesondere wenn keine primären Sicherheitsregeln verletzt werden.

Zu § 133a:

Grundsätzlich sollten alle Anträge auf Baugenehmigung, die bis zum Inkrafttreten der Novelle gestellt werden, zur Gänze nach der geltenden Rechtslage abgewickelt werden, da andernfalls bei der Betriebsbewilligung nunmehr auch bei laufenden Verfahren eine Prüfbescheinigung vorgelegt werden müsste. Darüber hinaus ist auch eine Umdeutung in eine Bauartgenehmigung schon alleine aufgrund der zu setzenden Frist für die Umsetzung nachteilig.

Absatz 2: Die Regelung des § 133a Abs. 2 kann wegen Terminablaufs entfallen.

Absatz 5: Die Frist müsste bis 31.12.2010 laufen (entspricht 5 Jahre nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes; die alte Sicherheitsbescheinigung galt unbefristet).

Absatz 6 hätte zu lauten:

„Vor dem Inkrafttreten des § 31 idF des Bundesgesetzes BGBl I Nr. xx/20/xx und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 11 erteilte Genehmigungen nach §§ 37 und 36 in der Fassung vor dem Inkrafttreten des § 31 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen nach folgenden Übergangsregelungen:

1. Eisenbahnrechtliche Genehmigungen für Eisenbahnanlagen, die nach den bisherigen Bestimmungen keiner Genehmigung nach § 36 Abs. 2 und/oder Abs. 3 bedurften, gelten als eisenbahnrechtliche Bewilligungen gemäß § 31 neue Fassung für die jeweiligen Gewerke, für die sie erteilt wurden.
2. Eisenbahnrechtliche Genehmigungen für Hoch- und Kunstbauten nach den bisherigen Bestimmungen des § 36 Abs. 2 gelten als eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen nach § 31 für die jeweiligen Gewerke, für die sie erteilt wurden.
3. Eisenbahnrechtliche Genehmigungen für Hoch- und Kunstbauten nach den bisherigen Bestimmungen §§ 35 und 36 Abs. 1, für die noch keine Genehmigung nach § 36 Abs. 2 erteilt wurde, gelten als eisenbahnrechtliche Grundsatzgenehmigung nach § 31 hinsichtlich jener Gewerke, für die sie erteilt wurden.
4. Eisenbahnrechtliche Genehmigungen nach der bisheriger Bestimmung des § 36 Abs. 3 für eisenbahntechnische Einrichtungen im Einzelfall gelten als eisenbahnrechtliche Detailgenehmigungen gemäß § 31 für jene Gewerke, für die sie erteilt wurden.
5. Soweit in erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden die Erteilung von Teilgenehmigungen für einzelne Gewerke oder die Teilgenehmigungen nach § 36 Abs. 2 alte Fassung oder § 36 Abs. 3 alte Fassung einer gesonderten Entscheidung vorbehalten wurden, sind diese vorbehaltenen Teilgenehmigungen nach Maßgabe der neuen Fassung zu erwirken, soweit die diesbezüglichen Genehmigungsverfahren zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Rechtslage noch nicht anhängig waren.
6. Nach der alten Rechtslage nach § 37 erteilte Betriebsbewilligungen gelten als Betriebsbewilligungen nach § 34 neue Rechtslage.“

Absatz 10 wäre entsprechend den Änderungen zu § 19a zu adaptieren.

Absatz 12 lautet wie folgt:

„Vor der Erlassung gemeinsamer Sicherheitsziele ist § 39 Abs. 1 Z 1 nicht anzuwenden und ist das Verfahren nach § 38b ohne diese Voraussetzung zu führen. Bis zur Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung nach § 38b gelten Betriebsbewilligungen nach § 37 EisbG in der vorangegangenen Fassung auch als Sicherheitsgenehmigung nach § 38b, es sei denn, die Behörde hat den Betrieb der Eisenbahn aus Sicherheitsgründen mit Bescheid eingestellt.“

Es ist folgender Absatz 14 neu anzufügen:

„Die Verordnung gem. BGBl II Nr. 5/2005 - Verordnung geringfügiger Baumaßnahmen 2004 - bleibt bis zur Erlassung einer Verordnung gemäß § 35 Abs. 2 als Bundesgesetz in Geltung.“

§ 40 alt:

Die Regelung für den Feuerbereich ist für Unternehmen mit Dampftriebfahrzeuge weiterhin erforderlich.

3.) Bundesbahngesetz:

Zu §§ 31, 51:

Bei der gewählten Formulierung „Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen“ ergibt sich die sprachliche Unklarheit, ob es sich dabei auch um Eisenbahnanlagen handelt, die nicht Schieneninfrastruktur sind. Bei einer engen sprachlichen Betrachtung könnte der Eindruck entstehen, dass es sich bei den Anlagen und Einrichtungen nur um solche der Schieneninfrastruktur handelt.

In den §§ 31, 51 BBG sollten sowohl Eisenbahnanlagen umfasst sein, die Schieneninfrastruktur sind, als auch Eisenbahnanlagen, die keine Schieneninfrastruktur sind. Es wird daher zur sprachlichen Klarstellung die Verwendung des Begriffes „Eisenbahnanlagen“ vorgeschlagen.

Des Weiteren bestehen folgende Formulierungsvorschläge:

§ 31 „Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist insbesondere die Planung und der Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur einschließlich von Hochleistungsstrecken, die Planung und der Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen, sofern für letztere die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist, die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen gemäß § 35 sowie der Betrieb der demgemäß nicht zur Verfügung zu stellenden Eisenbahnanlagen.“

§ 51 „(2) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bedarf keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957, soweit sie in Erfüllung ihrer Aufgaben (§ 31) tätig ist und kommen ihr hierfür die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu. Soweit sie nicht zur Verfügung zu stellende Eisenbahnanlagen (§ 31) betreibt, gilt sie als Eisenbahnunternehmen.“

Zu § 54:

Die Erleichterungen gemäß Absatz 7 sind nicht auf den Postbus anwendbar.

Die Postbus AG und die Postbus GmbH sind in die Bestimmung aufzunehmen, um für die gewerberechtliche Bereinigung der ehemaligen Bahnbusstandorte eine auch den im 3. Teil des BBG angeführten Gesellschaften gewährte angemessene Frist zu erhalten.

Der Absatz 7 hat daher zu lauten: „..., die auf Grund bundesgesetzlicher Regelungen nicht auf die im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften sowie auf die ÖBB-Postbus GmbH und die Österreichische Postbus AG im Wege der Gesamtrechtsnachfolge übergehen können oder übertragbar sind, abweichend von diesen bundesgesetzlichen Regelungen nach der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen auf diejenigen im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften sowie auf die ÖBB-Postbus GmbH und die Österreichische Postbus AG über, deren übertragenen Teilbetrieb...“.

Anzufügen sind folgende neue Absätze 14 und 15:

„(14) Anlagen, die bundesgesetzlich gemäß BGBl 825/1992 von der Republik Österreich an die nach diesem Bundesgesetz gegründete Gesellschaft übertragen wurden, sind nach anzuwendenden bundesgesetzlichen Bestimmungen mit Rechtsgültigkeit der Übertragung genehmigt. Über Antrag des Anlageneigentümers ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ohne weiteres Verfahren ein Feststellungsbescheid zu erlassen.

(15) §§ 31, 51 (2) und 54 (15) in der Fassung des BGBl I xx/20xx treten mit 1.1.2006 in Geltung.“

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.