

## Vorblatt

### **Problem:**

Seitens der EU wurden die Regelungen für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems adaptiert und als Richtlinie neu gefasst. Dabei wurde der Anwendungsbereich der Interoperabilität grundsätzlich ausgedehnt. Parallel dazu kam es auch zu Änderungen der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, die sich auf die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge konzentrieren. Die Regelungen aus beiden Richtlinien müssen innerstaatlich auf Gesetzesebene umgesetzt werden.

### **Ziel:**

Die Umsetzung soll durch Änderungen und Ergänzungen im Eisenbahngesetz 1957 (kurz: EisbG) erfolgen.

### **Inhalt/Problemlösung:**

Der bisherige Anwendungsbereich der Regelungen zur Interoperabilität im EisbG wird grundsätzlich auf alle vernetzten Nebenbahnen und auf gewisse Anschlussbahnen ausgedehnt. Dabei sollen aber auch die Ausnahmemöglichkeiten, welche die Richtlinie zulässt, ausgeschöpft werden.

Die Schienenfahrzeughalter haben für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen eine Instandhaltungsstelle zu betrauen. Die Instandhaltungsstellen haben für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen ein Instandhaltungssystem einzurichten, das für Güterwagen einer Zertifizierung bedarf.

### **Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**

#### **– Finanzielle Auswirkungen:**

Keine gravierenden Auswirkungen; im Detail vgl. allgemeinen Teil der Erläuterungen.

#### **– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

##### **– Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Keine.

##### **– Auswirkungen auf Informationspflichten:**

Vgl. allgemeinen Teil der Erläuterungen.

##### **– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

Keine.

##### **– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

##### **– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Keine.

### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Kompatibel mit dem EU-Recht. Das Vorhaben dient der gebotenen Umsetzung von EU-Richtlinien.

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Die Europäische Union hat die Regulierung für den Eisenbahnbereich durch zwei weitere Richtlinien weiterentwickelt. Das ist einerseits die neu gefasste Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und andererseits die parallele Richtlinie 2008/110/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft. Beide Richtlinien erfordern innerstaatlich gesetzliche Maßnahmen zu ihrer Umsetzung, die im vorliegenden Entwurf vorgesehen sind.

Richtlinie 2008/57/EG:

Die Erkenntnis, dass der Betrieb von Zügen innerhalb des Gebietes der Europäischen Union eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten voraussetzt, die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und die internen Regelungen der in ihnen ansässigen Eisenbahnunternehmen sowie in Mitgliedstaaten angewandte technische Spezifikationen innerhalb der Europäischen Union jedoch große Unterschiede aufweisen und dies einem flüssigen Verkehr von Zügen innerhalb der Europäischen Union entgegensteht, hatte zur Erlassung der Regelungen über die Interoperabilität geführt. Das war zunächst die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, und dann die Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Die Richtlinie 2008/57/EG ersetzte diese beiden Richtlinien durch eine neue gesamthafte Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, die inhaltlich die wesentlichen Instrumente zur Interoperabilität beibehält und zusammenfasste.

Die Regelungen über die Interoperabilität sind nach den bisher im 8. Teil des EisebG umgesetzten Interoperabilitäts-Richtlinien nur auf das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem anzuwenden, wie es mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz korrespondiert, in das wiederum in Österreich die Hauptbahnen und einzelne vernetzte Nebenbahnen fallen. Die umzusetzende neue Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57/EG bringt es mit sich, dass der Anwendungsbereich der Regelungen zur Interoperabilität grundsätzlich auf das Eisenbahnsystem schlechthin ausgeweitet werden soll. Gleichzeitig wurde aber erkannt, dass das nicht in allen Fällen geboten erscheint, sodass die Mitgliedstaaten anhand einiger Tatbestände regeln dürfen, was ausgenommen bleiben soll. Davon soll auch in Österreich Gebrauch gemacht werden. Die Abgrenzung der Ausnahmen für gewisse vernetzte Nebenbahnen und für nur auf ihnen eingesetzte Schienenfahrzeuge ist im § 86 im Detail vorgesehen. Bei der Ausnahme der auf die Infrastruktur bezüglichen Teilsysteme dieser gewissen vernetzten Nebenbahnen wird dem Grunde nach danach differenziert, ob es sich um den Bestand einschließlich von Erweiterungen handelt, oder ob auf diesen Bahnen erst künftig die genannten Merkmale zur Betriebsführung hergestellt werden; in letzterem Falle ist eine Ausnahme nur unter weiter einschränkenden Bedingungen geboten.

Im Ergebnis wären gemäß § 86 künftig in Österreich als Eisenbahnsystem für die Interoperabilität im Wesentlichen folgende Eisenbahnen bzw Teilsysteme vom 8. Teil des EisebG erfasst: Hauptbahnen; vernetzte Nebenbahnen, die schon bisher als ein Bestandteil des TEN ausgewiesen waren; sonstige vernetzte Nebenbahnen nur, wenn sie nicht nach den Merkmalen im Abs. 2 ausgenommen sind; Anschlussbahnen zu und von Güterterminals und Häfen.

Mit dieser Abgrenzung des Anwendungsbereiches zur Interoperabilität wird ein wirtschaftlich nicht vertretbarer Aufwand für anpassende Investitionen im Bestand dort vermieden, wo der Aufwand im Verhältnis zum Nutzen unverhältnismäßig wäre. Im Ergebnis blieben damit Teilsysteme des größeren Teils der bestehenden Privatbahnen ausgenommen; die allgemein formulierte Ausnahme erfasst aber auch vernetzte Nebenbahnen im Bereich der ÖBB mit den im § 86 Abs. 2 geregelten Merkmalen.

In die Richtlinie 2008/57/EG wurden auch die Regelungen über die Genehmigung von Schienenfahrzeugen vor deren erster Inbetriebnahme und über die Anerkennung im Ausland erteilter Genehmigungen sowie über eine Genehmigung für Typen von Schienenfahrzeugen eingebaut. Es wird richtliniengemäß vom Grundsatz einer (einzigen) Genehmigung und Anerkennung im Ausland erteilter Genehmigungen ausgegangen. Richtliniengemäß wird dem einzelnen Mitgliedstaat auch die Option zu einer einschränkenden Umsetzung mit detailreichen Vorgaben zu einer teilweisen Anerkennung offen gelassen. Von dieser Option bei der Umsetzung Gebrauch zu machen erübrigt sich österreichischerseits, zumal es schon bisher im EisebG eine grundsätzliche Regelung gibt, wonach die bei der Ausübung des Zugangs benötigten und in anderen Staaten der EU erteilten Rechtsakte den im Inland erteilten entsprechenden Genehmigungen gleich gehalten werden. Auch eine Genehmigung für Schienenfahrzeugtypen gibt es nach dem EisebG bereits in Gestalt der Bauartgenehmigung für eine

unbestimmte Zahl bauartgleicher Schienenfahrzeuge. Diese gesetzlichen Regelungen lassen freilich das Erfordernis unberührt, dass Besonderheiten aus den österreichischen Vorschriften und für die Benützung der österreichischen Eisenbahnen beim Zugang auch von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Schienenfahrzeugen, für welche die Genehmigung im Ausland erteilt wurde, einzuhalten sind. Dass die Vorkehrungen zu einem sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen auf und einen sicheren Verkehr auf den Eisenbahnen, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugtrassen sein sollen, insgesamt gewährleistet sind, ist bereits im Verfahren vor der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung jedes Eisenbahnverkehrsunternehmens zu prüfen. Die für die Benützung einer österreichischen Eisenbahn beim Zugang zu erfüllenden spezifischen Anforderungen an die Schienenfahrzeuge ergeben sich aus den Schienennetznutzungsbedingungen, welche jedenfalls einzuhalten sind. Abgesehen davon, dass im EisbG die Regelungen für die Genehmigung der Schienenfahrzeuge bereits enthalten sind, ist eine neue Regelung für den Fall umzusetzen, dass noch keine Genehmigung vorliegt, aber ein Genehmigungsverfahren bei den Behörden in verschiedenen Staaten parallel eingeleitet wurde, wobei die Behörden zusammenzuarbeiten haben.

Im Übrigen sind die meisten Bestimmungen im 8. Teil wie die über die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten, über die grundlegenden Anforderungen sowie über die spezifizierenden Regelungen und die Register inhaltlich schon bisher im EisbG für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem gesondert enthalten gewesen und werden neu zusammengefasst für das Eisenbahnsystem insgesamt. Was die Regelungstechnik anlangt, wird mangels eines nennenswerten Umsetzungsspielraumes für diesen Teil des EisbG überdies auf einige Anhänge der Richtlinie verwiesen (Gliederung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme; Maßnahmen zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen; Inhalt der EG-Erklärung und der EG-Prüferklärung; EG-Prüfverfahren).

Richtlinie 2008/110/EG:

Diese Richtlinie, mit der die Richtlinie 2004/49/EG, geändert wird, sieht schwerpunktmäßig ergänzende Bestimmungen zu einer EU-weit harmonisierten Vorgangsweise für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen vor. Ein Schienenfahrzeughalter muss demnach die Zuständigkeit für die Instandhaltung eines von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuges ausdrücklich einer Instandhaltungsstelle übertragen. Er kann jedoch die Funktion einer Instandhaltungsstelle selbst ausüben, wenn er die an eine Instandhaltungsstelle gestellten Anforderungen selbst erfüllt. Die Instandhaltungsstelle hat ein Instandhaltungssystem für Schienenfahrzeuge einzurichten. Das Instandhaltungssystem für Güterwagen bedarf darüber hinaus eines besonderen Qualifikationsnachweises im Wege einer Zertifizierung.

Sonstige Änderungen:

Die vorliegenden richtlinienbedingten Änderungen im EisbG sollen auch zum Anlass genommen werden, einzelne andere Bestimmungen des Gesetzes an die Erkenntnisse aus praktischen Erfahrungen anzupassen. Dazu wird auf die jeweiligen Ausführungen zu den einzelnen Bestimmungen im besonderen Teil der Erläuterungen verwiesen.

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

Finanzielle Auswirkungen:

Die Regelungen zur Interoperabilität waren schon bisher im EisbG enthalten, jeweils für das Hochgeschwindigkeits- und konventionelle Eisenbahnsystem. Ihre gesamthafte Neufassung hat somit keine finanziellen Auswirkungen zur Folge, zumal der Anwendungsbereich eingegrenzt bleiben soll. Umgekehrt müsste, wenn von der Ausnahmeoption zum Anwendungsbereich nicht Gebrauch gemacht würde, mit sukzessive beträchtlichen finanziellen Auswirkungen bei der Anpassung der nicht ausgenommenen Eisenbahnen gerechnet werden. Die Beibehaltung der Regelung zu einer Ankennung der Genehmigungen von Schienenfahrzeugen vermeidet zusätzlichen Vollzugsaufwand.

Ein gewisser zusätzlicher Vollzugsaufwand entsteht aus dem neuen Genehmigungstatbestand für die Schulumeinrichtungen gemäß § 21c Abs. 4: in etwa ein Zeitaufwand von 160 Stunden für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe A bzw. v1 (bei Kosten von 35,83 €/h) und 160 Stunden für einen Bediensteten der Verwendungsgruppe C bzw. v3 (bei Kosten von 21,95 €/h) pro Jahr; das wären insgesamt 9244,79 € pro Jahr. Diese Kosten werden aus den dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln zu decken sein.

Die Kosten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für die Errichtung, Führung und Aktualisierung des Einstellungsregisters wurden schon bisher und werden auch künftig durch Kostenbeiträge Dritter gedeckt werden.

**Informationspflichten:**

Die neuen Pflichten für Unternehmen gemäß § 21c Abs 4 und § 78a Abs. 4 lassen einen gewissen zusätzlichen Arbeitsaufwand erwarten, der aber unter der Bagatellgrenze anzusetzen ist.

**Besonderer Teil****Zu Z 1 (§ 21c Abs. 4):**

Zur Gewährleistung einer hohen Qualität der Schulung, wie sie für Kategorien sicherheitsrelevanter betrieblicher Tätigkeiten im Einzelnen im Verordnungsweg gemäß § 21 c geregelt wird, ist vorgesehen, dass die Schulungseinrichtungen einer Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bedürfen. Die Voraussetzungen hinsichtlich des qualifizierten Ausbildungspersonals, der Ausbildungsmethode, des Ausbildungsinhalt, der Ausbildungsunterlagen und der für Schulungszwecke erforderlichen Einrichtungen sollen in einer Verordnung nach § 21c Abs. 1 Z 4 festzulegen sein.

**Zu Z 2 (§ 24):**

Im § 24 EisebG über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen wurde die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 zitiert. Diese wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates aufgehoben. Das Zitat der Verordnung im § 24 wird demgemäß angepasst.

**Zu Z 3 (§ 28 Abs. 4):**

Bisher enthielt die Regelung über die vor einer Bewilligung zur dauernden Einstellung nötige Interessentensuche keine Angabe über den Zeitraum für eine solche Interessentensuche. Es soll in Anlehnung an die Regelung im deutschen Eisenbahnrecht im § 28 Abs 4 EisebG ein Zeitraum von zumindest drei Monaten vorgegeben werden.

**Zu Z 4 (Entfall des § 28 Abs. 5):**

Im Abs 5 des § 28 EisebG ist bisher im Zusammenhang mit der Regelung zur Bewilligung der dauernden Einstellung und der Verfahrensweise ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 enthalten. Die zitierte Verordnung wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates aufgehoben, welche keine einschlägige Bestimmung mehr vorsieht. § 28 Abs. 5 ist somit gegenstandslos geworden und wird aufgehoben.

**Zu Z 5 (§ 29 Abs. 1):**

Mit dieser Einfügung in den Gesetzestext soll klargestellt werden, dass die Einstellung des Betriebes einer Eisenbahn (oder eines Teiles einer Eisenbahn) nicht die Verpflichtung ihres Inhabers begründen soll, die betriebseingestellte Eisenbahn unverzüglich aufzulassen, wenn sie weiterhin Eisenbahnzwecken dienen soll. Im Falle einer dauernd betriebseingestellten öffentlichen Eisenbahn könnten etwa Eisenbahnanlagen für den weiteren Betrieb als nicht-öffentliche Eisenbahn genutzt werden. Ansonsten ist jedoch bei einer dauernden Betriebseinstellung ein Auflassungsverfahren nötig. Die Pflicht nötige Vorkehrungen gegen Schäden zu treffen erstreckt sich auch auf den Inhaber.

**Zu Z 6 (§ 29 Abs. 4):**

Die in das EisebG eingefügte Regelung über die Auflassung folgte dem Vorbild dieser Verfahrensweise nach der Gewerbeordnung 1994. Wie dort soll auch im EisebG ausdrücklich verankert werden, dass die Baugenehmigung erlischt, wenn der die ordnungsgemäße Auflassung feststellende Bescheid rechtskräftig geworden ist. Die Wirkung des Erlöschens der Baugenehmigung für die aufgelassenen Eisenbahn bzw ihre Eisenbahnanlagen ist im Sachzusammenhang der Verfahrensweise nach dem EisebG erst mit dem Abschluss des Verfahrens zur Auflassung verbunden.

**Zu Z 7 (§ 30 Abs. 3):**

Es soll ausdrücklich klargestellt werden, dass die als Organe der öffentlichen Aufsicht im Sinne des § 50 VStG tätigen Eisenbahnaufsichtsorgane befugt sind, eine Identitätsfeststellung durchzuführen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen zur Festnahme nicht vorliegen. Die Regelung des Umfangs der Befugnisse erfolgt terminologisch in Anpassung an den Abs. 1 des § 162 und inhaltlich an die Änderung im Abs. 6 des § 162.

**Zu Z 8 (§ 30a):**

Diese Bestimmung stellt die für den Eisenbahnbereich betreffende Umsetzung der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung von Gefahren mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14. Jänner 1997 S 13, dar. Dies ist vor allem deshalb notwendig geworden, da sich im Bereich von Anschlussbahnen Eisenbahnanlagen befinden, die unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen.

**Zu Z 9 (§ 31h):**

Nach dem Vorbild des § 359c GewO 1994 und des § 42a UVP-G 2000 soll das Recht eingeräumt werden, dass Eisenbahnvorhaben, mit deren Errichtung nach Rechtskraft eines Baugenehmigungsbescheides zulässigerweise begonnen wurde und deren Inbetriebnahme nach Rechtskraft eines Betriebsbewilligungsbescheides zulässigerweise erfolgte, der Baugenehmigungsbescheid jedoch auf Grund einer Beschwerde vom Verwaltungsgerichtshof aufgehoben wird, längstens ein Jahr im Rahmen des aufgehobenen Baugenehmigungsbescheides weiter zu bauen und zu betreiben.

**Zu Z 10 (Entfall der Z 2 im § 32 Abs. 2):**

Im Sinne des Schienenverkehrsmarktes soll die Bestimmung über die Bauartgenehmigungsfreiheit für Reisezugwagen und Güterwagen angepasst werden. Sie enthält bisher unter anderem die Klausel, dass die Verfügungsberechtigten solcher Wagen ihren Sitz außerhalb Österreichs haben. Es wird ausdrücklich klargestellt, dass die Bauartgenehmigungsfreiheit solcher Wagen bei Vorliegen der anderen Voraussetzungen auch Verfügungsberechtigten mit Sitz in Österreich zukommen soll.

**Zu Z 11 (§ 35 Abs. 1):**

Eine Betriebsbewilligung für eine Eisenbahnanlage, veränderte Eisenbahnanlage, nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen soll nur dann zu erteilen sein, wenn diese Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen. Eine solche Adaption der Bestimmung legen die Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis nahe.

**Zu Z 12 (§ 36 Abs. 1):**

Es soll klargestellt werden, dass auch nicht genehmigungspflichtige Vorhaben, genauso wie genehmigungspflichtige Vorhaben, dem Stand der Technik entsprechend auszuführen sind. Ausnahmen vom Stand der Technik sind jedoch in der gleichen Weise zulässig wie bei genehmigungspflichtigen Vorhaben.

**Zu Z 13 (§ 36 Abs. 4 Z 1):**

Probe- und Messfahrten mit Schienenfahrzeugen dienen auch der Gewinnung von Daten, die für die Erstellung von fachtechnischen Gutachten für das betreffende Schienenfahrzeug erforderlich sind. Diese fachtechnischen Gutachten sind einem Bauartgenehmigungsantrag für ein Schienenfahrzeug beizugeben (§ 32a Abs. 3 EisbG). Das derzeitige Erfordernis, dass solche Fahrten mit einem Schienenfahrzeug genehmigungsfrei durchgeführt werden dürfen, wenn ein Bauartgenehmigungsantrag für ein solches Schienenfahrzeug vorliegt, ist unter dem Blickwinkel, dass die Ergebnisse auch bereits für das Gutachten zum Bauartgenehmigungsantrag erforderlich sein können, zu eng und soll entfallen.

**Zu Z 14 (§ 39c):**

Bei der Einführung des § 39c lagen die Spezifikationen in Gestalt gemeinsamer Sicherheitsmethoden bezüglich des eisenbahnspezifischen Sicherheitsmanagementsystems noch nicht vor. Zwischenzeitig wurden sie von der Kommission erlassen. Der § 39c wird angepasst, indem aus dem Zertifikat konkret die Einhaltung der Vorgaben der §§ 39a und 39b und die Erreichung der Ziele gemäß § 39 (einschließlich Anwendung der Sicherheitsmethoden) ersichtlich sein muss. Unter den Voraussetzungen des § 3 Akkreditierungsgesetz sind die von ausländischen Zertifizierungsstellen ausgestellten Zertifikate inländischen gleichzuhalten.

**Zu Z 15 (§ 50 Abs. 4):**

Die zur Verhängung von Verwaltungsstrafen zuständigen Behörden, die bildverarbeitende technische Einrichtungen verwenden, sollen auch gegenüber dem Eisenbahnunternehmen anordnen dürfen, wo derartige Einrichtungen einzurichten sind.

**Zu Z 16 und 17 (§§ 71 Abs. 3, 72 Abs. 1):**

Die derzeitige Einmonatsfrist für die Entscheidung über Zuweisung von Zugtrassen, die im Netzfahrplan berücksichtigt werden sollen, ist zu kurz bemessen, da erst vier Monate nach Ende der Begehrenseinbringungsfrist ein Netzfahrplangentwurf erstellt sein muss, zu dem wiederum eine

Anhørungsfrist von einem Monat vorgesehen ist. Die Frist für die Entscheidung über die Zuweisung derartiger Zugtrassen wird daher in der Weise neu festgelegt, dass diese erst einen Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf endet. Innerhalb dieses Zeitraumes wird daher das Koordinierungsverfahren durchzuführen sein. Weiters wurde im § 72 Abs. 1 die Frist für die Einbringung einer Beschwerde an die Schienen-Control Kommission für den Fall, dass eine Einigung über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen mit der Zuweisungsstelle nicht zustande kommt, an die im § 71 Abs. 3 vorgegebene Entscheidungsfrist angepasst.

**Zu Z 18 (§ 78a Abs. 4):**

Um der Schienen-Control GmbH die Erstellung des gemäß § 78 Abs. 4 zu erstellenden Berichtes zu erleichtern, wird vorgesehen, dass die Eisenbahnunternehmen auf Verlangen der Schienen-Control GmbH Auskünfte über die Kundenzufriedenheit zu erteilen haben. Es geht um die dem Eisenbahnunternehmen bekannten Daten, um einen zusätzlichen Erhebungsaufwand zu vermeiden.

**Zu Z 19 (§ 81 Abs. 4):**

Gemäß Art. 20 Abs 2 letzter Satz B-VG muss im Fall weisungsfrei gestellter Kollegialbehörden mit richterlichem Einschlag durch (einfaches) Gesetz ein angemessenes Aufsichtsrecht der obersten Organe vorgesehen werden, zumindest jedoch das Recht, sich über alle Gegenstände der Geschäftsführung der weisungsfreien Organe zu unterrichten. Die Schienen-Control Kommission ist eine solche Kollegialbehörde. Dementsprechend wird sie verpflichtet, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Verlangen über alle Gegenstände ihrer Geschäftsführung zu unterrichten.

**Zu Z 20 (§§ 86 bis 122):**

§ 86:

Im Abs. 1 wird zunächst in Umsetzung des Artikel. 1 Abs. 3 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehen, dass als Eisenbahnsystem österreichischerseits das Netz der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen schlechthin erfasst wird, ergänzt um die Anschlussbahnen zu und von Güterterminals und Häfen. Schon begrifflich nicht mit erfasst werden daher alle übrigen Anschlussbahnen, die nicht vernetzten Nebenbahnen und die Straßenbahnen einschließlich der U-Bahnen.

Der Abs. 2 enthält die Ausnahmen vom Anwendungsbereich des 8. Teiles, insoweit innerstaatlich von den Ausnahmetatbeständen in der Richtlinie Gebrauch gemacht werden soll. Die Z 1 enthält die Ausnahmen mit Bezug auf die Infrastrukturen, die Z 3 bis 5 solche mit Bezug auf Schienenfahrzeuge und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Gemäß lit. a) in Abs. 2 Z 1 und 2 erfassen die Ausnahmen jedenfalls nicht die vernetzten Nebenbahnen, die im transeuropäischen Verkehrsnetz ausgewiesen sind und als solche schon bisher vom Anwendungsbereich zur Interoperabilität erfasst sind.

Gemäß Z 1 lit. b) bleiben im Sinne des Ausnahmetatbestandes in der Richtlinie auch funktional getrennte vernetzte Nebenbahnen ausgenommen, auf denen nur Personenbeförderungen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr erbracht werden „dürfen“. Dieses Kriterium erfüllen nur solche vernetzten Nebenbahnen, die laut Konzession auf diese Verkehrsfunktion beschränkt sind.

Gemäß Z 1 lit. c) werden überdies Teilsysteme und die Erweiterung von Teilsystemen in dem Umfang, als sich diese Teilsysteme auf Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen beziehen, von solchen vernetzten Nebenbahnen ausgenommen, die zwar nicht bescheidmässig auf die Personenbeförderung im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt sind, die aber bereits am Stichtag für den Bestand, am 1. September 2011, nach den infrastrukturellen Merkmalen zur Betriebsführung auf die (Haupt)Funktion im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ausgelegt sind. Das können beispielsweise Bahnen sein, die nach ihren infrastrukturellen Merkmalen auf einen Betrieb im Personennah- und -regionalverkehr mit Schienenfahrzeugen besonderer Bauart ausgelegt sind. Auf den solcherart ausgenommenen vernetzten Nebenbahnen, auf denen dem Grunde nach der Zugang gemäß §§ 56 ff offen steht und aufrecht bleibt, dürfen neben ihrer Auslegung nach dem Hauptzweck für den örtlich eingegrenzten Personenverkehr auch einzelne Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr erbracht werden. Diese vernetzten Nebenbahnen sind als die Regionalbahnsysteme im Sinne der Ausnahmeoption in der Richtlinie 2008/57/EG einzustufen.

Beim Abstellen des Tatbestandes auf die bestehenden Verhältnisse, wobei der Stichtag 1. September vorgesehen ist, wird mit dem Begriff „Erweiterung von Teilsystemen“ vor allem an eine über die Umrüstung und Erneuerung eines Teilsystems hinausgehende Maßnahme gedacht, wie etwa eine den Bestand ergänzende Verlängerung der Eisenbahn um einen Abschnitt. Das Abstellen der Ausnahme auf den Bestand soll einerseits die für diesen nicht gebotenen und zumutbaren Belastungen vermeiden, andererseits mit Hilfe des Stichtages verhindern, dass die Ausnahme für den Bestand auch allfälligen

künftigen Umbauten einer Eisenbahn in Richtung Reduzierung auf eine Betriebsführung für die Personenbeförderung im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zugute kommt.

Gemäß Abs. 2 Z 2 werden Teilsysteme der vernetzten Nebenbahnen in dem Umfang, als sich diese Teilsysteme auf Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen beziehen, für künftige, über den Bestand gemäß Abs. 1 Abs. 2 Z 1 hinaus gehende Maßnahmen nur unter einschränkenden Bedingungen vom Anwendungsbereich der Interoperabilität ausgenommen. Diese einschränkenden Bedingungen sind gemäß lit. d), dass eine Änderung oder Anpassung wirtschaftlich oder betrieblich unzumutbar wäre und dass gemäß lit. e) gleichzeitig jedenfalls die gebotene Sicherheit auf andere Weise (als unter Anwendung der TSI) gewährleistet werden kann.

Die Ausnahmetatbestände gemäß Abs. 2 Z 1 und 2 setzen vorhandene vernetzte Nebenbahnen zum Zeitpunkt einer möglichen Anwendung des 8. Teiles voraus.

Das bedeutet, dass für allfällige Projekte eine derartige Bahn neu zu bauen grundsätzlich die Anwendung des 8. Teiles vorgesehen ist. Dabei besteht die allgemein nach dem 8. Teil zur Verfügung stehende Möglichkeit, einzelne begründete Ausnahmen von der Anwendung von TSI gemäß § 102 zu beantragen.

Gemäß Abs. 2 Z 3 werden die Teilsysteme und Komponenten der nur auf den Fahrwegen der in Z 1 und 2 angeführten vernetzten Nebenbahnen tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgenommen, also eine Ausnahme insbesondere für die Schienenfahrzeuge, die nur im Binnenverkehr auf diesen vernetzten Nebenbahnen eingesetzt werden.

Gemäß Abs. 2 Z 4 und 5 werden den diesbezüglichen Tatbeständen in der Richtlinie folgend auch Nostalgieschienenfahrzeuge und Schienenfahrzeuge zum lokal begrenzten Einsatz innerhalb vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegter lokaler und funktionell getrennter Bereiche ausgenommen. Bei letzteren ist vor allem an Schienenfahrzeuge zu denken, die zur Abwicklung des Verkehrs von und zu Anschlussbahnen oder für eisenbahnbetriebliche Hilfstätigkeiten eingesetzt werden. Die ausgenommenen Schienenfahrzeuge müssen nicht die Anforderungen an die interoperablen Schienenfahrzeuge erfüllen, auch wenn sie die vom Anwendungsbereich erfassten Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen im begrenzten Bereich benützen. Dabei müssen freilich die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen verlangten Vorkehrungen zur Wahrung der Sicherheit des Betriebes und Verkehrs auf seinem Fahrweg getroffen werden.

Die Ausnahmen bezüglich der vernetzten Nebenbahnen im Abs. 2 sind von Gesetzes wegen vorgesehen. Ob ein Ausnahmetatbestand erfüllt ist, wird im Einzelfall bezüglich der jeweiligen vernetzten Nebenbahn und anhand eines Bau- oder Änderungsvorhabens zu beurteilen sein. Die behördliche Zuständigkeit für die Nebenbahnen ist gemäß § 12 Abs. 2 Z 1 grundsätzlich dem Landeshauptmann zugeordnet.

Die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 3 dient dazu, wenn nötig eine gleichförmige Vollziehung des Ausnahmetatbestandes insbesondere in der Z 1 lit. c) des Abs. 2 sicherzustellen, indem die vernetzten Nebenbahnen mit entsprechenden Merkmalen im Einzelnen bezeichnet werden, auf deren Teilsysteme der 8. Teil nicht anzuwenden ist. Wie die Bezeichnung in der Verordnung erfolgt, bleibt dem Verordnungsweg überlassen. Das könnte etwa eine Auflistung der Bezeichnungen von Strecken oder Streckenteilen sein, oder auch eine Kartendarstellung. Sollten die maßgeblichen Merkmale einer Strecke geändert werden, wäre eine Anpassung der Verordnung nötig.

§ 87: Diese Bestimmung gibt die Zielsetzung des 8. Teiles des EisbG an, nämlich die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge innerhalb des österreichischen Eisenbahnsystems und mit dem übrigen Eisenbahnsystem der Europäischen Union.

§§ 88 bis 91, 93 und 95: Die Definition der Begriffe Interoperabilität, Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), Umrüstung, Erneuerung, grundlegende Anforderungen, Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme folgt dem Artikel 2 der Richtlinie 2008/57/EG. Die grundlegenden Anforderungen sind die Bedingungen, denen jedenfalls das österreichische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten zu entsprechen haben. Die nähere Ausgestaltung dieser grundlegenden Anforderungen erfolgt für Teilsysteme durch die TSI und für Interoperabilitätskomponenten durch europäische Spezifikationen. Die TSI werden in Rechtsform einer Kommissionsentscheidung oder einer –verordnung erlassen und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften kundgemacht. Sie sind unmittelbar anzuwenden und zwar für die Ausgestaltung des österreichischen Eisenbahnsystems, für die Prüfung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, und die Ergebnisse werden in einschlägige Verfahren nach dem Eisenbahngesetz einfließen. In §§ 90 und 91 wird mit den Definitionen unter Umrüstung in aller Regel eine kapazitätserweiternde Änderung, unter Erneuerung eine kapazitätserhaltende Ersatzmaßnahme erfasst sein.

§ 92: Als benannte Stellen im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG werden von der Europäischen Kommission in einer Liste veröffentlichte Stellen bestimmt. Eine Verpflichtung, für Prüfungen und

Bewertungen, die in Österreich durchgeführt werden, gemäß Akkreditierungsgesetz akkreditierte Stellen heranzuziehen, besteht demnach nicht. Stellen mit Sitz in Österreich bedürfen einer Akkreditierung als Zertifizierungsstelle, um als benannte Stelle zur Aufnahme in diese Liste mitgeteilt zu werden.

§ 94: Entsprechend Artikel 6 Abs. 4 der Richtlinie 2008/57/EG wird vorgesehen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der mit der Erstellung von TSI beauftragten Europäischen Eisenbahngagentur vorhandene Daten bereitzustellen hat. Die Eisenbahnunternehmen haben dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie derartige verfügbare Daten zur Verfügung zu stellen.

§ 96: Entsprechend der Vorgabe der Richtlinie 2008/57/EG wird das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, die entweder den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, oder die trotz Vorliegens einer EG-Erklärung die Einhaltung grundlegender Anforderungen beeinträchtigen, verboten. Im letzteren Fall hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den freien Warenverkehr mit Komponenten gleichen Typs mit Verordnung – diese richtet sich vor allem an nicht näher bekannte Gewerbetreibende – zu verbieten. Mit der Überwachung ist im gegebenen Sachzusammenhang des Inverkehrbringens von Komponenten – wobei es um eine anlassbezogene Missbrauchsaufsicht geht – die Bezirksverwaltungsbehörde betraut.

§ 97: Die Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten hat anhand der in den einschlägigen TSI angegebenen Verfahren zu erfolgen. Ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente gegeben, ist sie mit einer diese Tatsache ausweisenden Bescheinigung zu versehen.

§ 98: Die EG-Erklärung, die grundsätzlich vom Hersteller auszustellen ist, begründet die widerlegbare Vermutung, dass die Interoperabilitätskomponente den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht. Gegenstand und Inhalt der EG-Erklärung sind im Anhang IV der Richtlinie 2008/57/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

§ 99: Eine fehlerhafte EG-Erklärung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für ungültig zu erklären. Entsprechend der Richtlinie 2008/57/EG ist dies der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mitzuteilen.

§ 101: Die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist anhand anwendbarer TSI oder anhand einer von der Europäischen Eisenbahngagentur veröffentlichten Stellungnahme, mit der anwendbare TSI geändert werden, festzustellen. Solange solche TSI nicht existieren, oder existierende TSI gemäß § 102 für nicht anwendbar erklärt sind, ist diese anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

§ 102: Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG erlaubt es den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, bei bestimmten Vorhaben von der Anwendung bestimmter TSI abzusehen. Von dieser Ermächtigung wird hier Gebrauch gemacht. Ein solches vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu führendes Ausnahmebewilligungsverfahren für die Nichtanwendbarkeit der TSI im Einzelfall wird in der Regel auf Antrag des Eisenbahnunternehmens einzuleiten und mit der entsprechenden Unterlage zu begründen sein.

§ 103: Für jedes Teilsystem, für welches eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, hat der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter eine EG-Prüferklärung auszustellen. Vor Ausstellung der EG-Prüferklärung ist durch eine benannte Stelle eine EG-Prüfung durchzuführen. Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung der Interoperabilität des Teilsystems und seiner Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen.

§ 104: Inhalt und Umfang der EG-Prüfung sind detailliert im Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

§ 105: Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung ist eine gesetzliche Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsbewilligung für ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem. Setzt die Ausstellung einer EG-Prüferklärung für ein Teilsystem jedoch voraus, dass das Teilsystem eine zeitlang in Betrieb genommen sein muss, und sind sonst alle Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung gegeben, so darf dieses Teilsystem außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen- und Reisegepäckverkehr für einen Zeitraum von höchstens einem Jahr in Betrieb genommen werden.

§ 106: Artikel 15 Abs. 3 der Richtlinie 2008/57/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Überprüfung von Teilsystemen eines inbetriebnahmegenehmigten Schienenfahrzeuges auf ihre Übereinstimmung mit den TSI im Zuge der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Neuausstellung einer Sicherheitsbescheinigung. In Umsetzung dieser Verpflichtung werden Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die Übereinstimmung der Teilsysteme ihrer



Schienenfahrzeuge mit den zugrundeliegenden TSI vor Ausstellung bzw. Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung mittels eines Prüfberichtes einer benannten Stelle nachzuweisen.

§ 107: Artikel 15 Abs. 3 der Richtlinie 2008/57/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Überprüfung von Teilsystemen einer inbetriebnahmegenehmigten Infrastruktur auf ihre Übereinstimmung mit den TSI im Zuge der Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung oder einer Neuausstellung einer Sicherheitsgenehmigung. In Umsetzung dieser Verpflichtung werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die Übereinstimmung der Teilsysteme ihrer Eisenbahn mit den zugrundeliegenden TSI vor Ausstellung bzw. Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung mittels eines Prüfberichtes einer benannten Stelle nachzuweisen.

§ 108: In der Verwaltungspraxis einiger zentraleuropäischer Eisenbahnbehörden war ein Modell einer Zusammenarbeit im Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge entstanden, wenn Anträge hiezu auch in den anderen Staaten eingebracht und anhängig waren. Diese Zusammenarbeit besteht vor allem darin, dass einzelne Ermittlungsergebnisse übernommen werden. So wird beispielsweise ein von einer nationalen Sicherheitsbehörde im Genehmigungsverfahren zu einem bestimmten Beweisthema aufgenommener Beweis wie das Gutachten eines Sachverständigen von den anderen nationalen Sicherheitsbehörden als Beweis des Vorliegens der Genehmigungsvoraussetzungen herangezogen. Eine solche Art von Zusammenarbeit floß auch in den Artikel 26 Abs. 6 der Richtlinie 2008/57/EG ein. Eine gesetzliche Verankerung der Zusammenarbeit ist im § 108 vorgesehen. Die Verpflichtung

§ 109. Schienenfahrzeuge, die dem 8. Teil unterliegen, haben mit einer europäischen Fahrzeugnummer versehen zu sein. Es gilt der Grundsatz, dass jedem Schienenfahrzeug nur eine einzige europäische Fahrzeugnummer zuzuweisen ist, wenn in den einschlägigen TSI nichts anderes vorgesehen ist. Verantwortlich dafür, dass ein Schienenfahrzeug mit einer europäischen Fahrzeugnummer versehen ist, ist der Schienenfahrzeughalter. Für die Zuweisung einer europäischen Fahrzeugnummer in Österreich ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die zuständige Stelle.

§ 110: In Österreich eingesetzte Schienenfahrzeuge sind vom Schienenfahrzeughalter in das Einstellungsregister eintragen zu lassen. Der Schienenfahrzeughalter hat auch Änderungen von Daten, die in dem für ein solches Schienenfahrzeug angelegten Datensatz im Einstellungsregister aufscheinen, ins Einstellungsregister eintragen zu lassen. Wird ein ins Einstellungsregister eingetragenes Schienenfahrzeug dauernd außer Betrieb genommen, hat der Schienenfahrzeughalter für die Rücknahme von dessen Eintragung aus dem Einstellungsregister zu sorgen. Reisezugwagen und Güterwagen, die bereits in einem Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind, sind derzeit von diesen Erfordernissen ausgenommen (siehe besondere Erläuterungen zu § 114).

§§ 111 und 112: Entsprechend Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erstellung von Infrastrukturregistern, zu deren Aktualisierung und zu deren Veröffentlichung im Internet verpflichtet, in denen die Hauptmerkmale der Teilsysteme und deren Übereinstimmung mit in den TSI vorgesehenen Merkmalen darzustellen sind.

§§ 113: Bereits in Entsprechung der mittlerweile aufgehobenen Richtlinie 2004/50/EG wurde von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ein Einstellungsregister für Schienenfahrzeuge eingerichtet, die dasselbe auch führt und aktualisiert. Die Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit durch die Richtlinie 2008/110/EG normiert als Tatbestandsmerkmal für den Begriff des Schienenfahrzeughalters und der Instandhaltungsstelle deren Eintragung in das Einstellungsregister für Schienenfahrzeuge. Dadurch erlangt das Einstellungsregister für Schienenfahrzeuge eine erhöhte rechtliche Bedeutung. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird in dem Zusammenhang auch ein spezifisches Weisungsrecht eingeräumt.

§ 114: Die Spezifikationen, denen das Einstellungsregister zu entsprechen hat, sind von Seiten der EU in der Entscheidung 2007/756/EG festgelegt worden. Derzeit werden gemäß dieser Entscheidung alle Triebfahrzeuge, die in Österreich auf den vom 8. Teil erfassten Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen, in das Einstellungsregister eingetragen. Die Reisezugwagen und Güterwagen werden der Entscheidung folgend nur eingetragen, wenn sie in Österreich auf den vom 8. Teil erfassten Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen und noch in keinem anderen Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind. Derartiges wird seitens der EU auch für Triebfahrzeuge angestrebt.

§ 115: Das Verfahren der Eintragung von Schienenfahrzeugen in das Einstellungsregister wird als ein verwaltungsverfahrenrechtliches Verfahren nach den Regelungen des AVG ausgestaltet. Als Berufungsinstanz soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig sein. Da

der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie selbst keinen unmittelbaren Zugriff auf das Einstellungsregister hat, ist vorgesehen, dass gänzlich oder teilweise stattgebende Berufungen gegen Bescheide der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, mit denen eine Eintragung eines Schienenfahrzeuges oder gewisser Daten eines Schienenfahrzeuges (z.B. der Schienenfahrzeughalter oder die Instandhaltungsstelle) zu Unrecht verweigert wird, einerseits die Feststellung zu enthalten haben, inwieweit die Berufung berechtigt ist und andererseits die Verpflichtung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH vorzusehen haben, der Berufung im Umfang ihrer festgestellten Berechtigung zu entsprechen; diese Verpflichtung ist einer Vollstreckung zugänglich.

Die Eintragung und die Änderung einer Eintragung in das Einstellungsregister oder die Rücknahme einer Eintragung aus dem Einstellungsregister ist vom Schienenfahrzeughalter zu beantragen. Der Antrag hat dem in der Entscheidung 2007/756/EG vorgesehenen Formblatt zu entsprechen und alle in diesem Formblatt vorgesehenen Angaben zu enthalten. Im Ermittlungsverfahren ist die Richtigkeit der Angaben des Schienenfahrzeughalters im Antrag zu ermitteln. Dem Antrag wird durch antragsgemäße Eintragung, Änderung einer Eintragung oder Rücknahme einer Eintragung stattgegeben. Die Erlassung eines Bescheides ist nicht erforderlich. Damit der Antragsteller von der stattgebenden Erledigung seines Antrages Kenntnis erlangt, ist ihm ein Auszug aus dem Einstellungsregister zuzustellen. Die Erlassung eines Bescheides wird erforderlich, wenn dem Antrag des Schienenfahrzeughalters nicht oder nicht vollständig stattgegeben wird. Gegen einen derartigen Bescheid kann Berufung erhoben werden.

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

Sind im Einstellungsregister Schienenfahrzeuge eingetragen, die auch in Einstellungsregistern anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind, so hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH von ihr im Einstellungsregister vorgenommene Datenänderungen, Abwrackungen eingetragener Schienenfahrzeuge und getroffene Entscheidungen, Schienenfahrzeuge nicht mehr länger im Einstellungsregister zu erfassen, den andern Registerführern anzuzeigen.

§ 117: Schienenfahrzeughalter ist, wer im nationalen Einstellungsregister eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum als solcher eingetragen ist. Dies kann der Eigentümer eines Schienenfahrzeuges oder ein anderwärtig über das Schienenfahrzeug Verfügungsberechtigter sein, jedoch nur dann, wenn das Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel benutzt werden soll.

§ 118: Ein Schienenfahrzeughalter hat für die Instandhaltung der von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuge eine Instandhaltungsstelle zuständig zu machen. Instandhaltungsstelle kann sowohl der Schienenfahrzeughalter für die von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuge selbst sein, als auch ein von ihm beauftragter Dritter. Beide, der Schienenfahrzeughalter und der Dritte, müssen jedoch die an Instandhaltungsstellen gestellten Anforderungen erfüllen können. Die Instandhaltungsstelle für ein bestimmtes Schienenfahrzeug muss aus dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz in einem nationalen Einstellungsregister eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union oder eines Vertragspartners des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ersichtlich sein.

§ 119: Der Schienenfahrzeughalter hat jedem von ihm gehaltenen und in das inländische Einstellungsregister eingetragenen Schienenfahrzeug eine Instandhaltungsstelle zuzuweisen und diese ebenfalls im nationalen Einstellungsregister eintragen zu lassen.

§ 120: Die Instandhaltungsstelle, die einem Schienenfahrzeug im Einstellungsregister zugewiesen wird, ist die zuständige Stelle für dessen Instandhaltung. Sie kann die Instandhaltung selbst durchführen oder durch Werkstättenbetreiber durchführen lassen.

§ 121: Jede Instandhaltungsstelle, sei es der Schienenfahrzeughalter selbst in seiner Funktion als Instandhaltungsstelle oder ein vom Schienenfahrzeughalter beauftragter Dritter, hat ein Instandhaltungssystem einzurichten. Dies soll gewährleisten, dass sich die Schienenfahrzeuge, für deren Instandhaltung die Instandhaltungsstelle zuständig ist, in einem betriebssicheren Zustand befinden. Weiters hat die Instandhaltungsstelle dem Schienenfahrzeughalter die Vorführung des Schienenfahrzeuges zur Instandhaltung innerhalb einer Frist von acht Wochen aufzutragen, wenn Instandhaltungsmaßnahmen gemäß den Instandhaltungsbestimmungen und den Instandhaltungsunterlagen erforderlich sind.

§ 122: Das Instandhaltungssystem für Güterwagen hat den von der Europäischen Kommission vorgegebenden Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems zu entsprechen. Gemäß

Artikel 14a Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG hätte die Kommission diese Spezifikation bis 24. Dezember 2010 erlassen sollen; sie wurde erst unlängst mit der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 im ABl. Nr. L 122/22 vom 11. Mai 2011 kundgemacht.

Die Bestimmung im § 122 dient der Umsetzung der Verpflichtung aus der Richtlinie, wobei im Übrigen die ausführenden Regelungen aus der Verordnung unmittelbar anzuwenden sind.

Die Regelung überlässt es im Übrigen den Zweckmäßigkeitserlegungen des jeweiligen Eisenbahnunternehmens, das auch Instandhaltungsstelle für Güterwagen ist, ob es das Sicherheitsmanagementsystem und das Instandhaltungssystem für Güterwagen zeitgleich oder zeitlich hintereinander durch die gleiche Zertifizierungsstelle oder auch durch die parallele Heranziehung verschiedener Zertifizierungsstellen zertifizieren lässt. Falls das Sicherheitsmanagementsystem und das Instandhaltungssystem für Güterwagen von derselben Zertifizierungsstelle zeitgleich auf ihre Konformität mit den gesetzlichen Vorgaben geprüft werden, spricht vom EisbG her auch nichts dagegen, die Konformität des Sicherheitsmanagementsystems und des Instandhaltungssystems für Güterwagen in einem einzigen Zertifikat auszuweisen.

**Zu Z 21 (§ 125 Abs. 1):**

Durch den gänzlichen Entfall der bisherigen Begriffsbestimmung für das „österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ und das „konventionelle österreichische Eisenbahnsystem“ in den §§ 88 und 104 ist es erforderlich, nunmehr im § 125 Abs. 1 diejenigen Haupt-, Nebenbahnen oder Teile derselben anzugeben, die bisher in den §§ 88 und 104 angeführt waren.

**Zu Z 22 (§ 126 Abs. 3):**

Ein Triebfahrzeugführer, der für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen, die nicht zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören, keiner Befugnis nach der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, bedarf, hat über erforderliche Streckenkenntnisse zu verfügen. Dass derartige Kenntnisse gegeben sein müssen, kann schon bisher aus der allgemeiner gehaltenen Regelung des § 19 Abs. 3 abgeleitet werden, die nun entsprechend präzisiert wird.

**Zu Z 23 (§ 162 Abs. 6):**

Die §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47a und 47b sowie die aufgrund des § 49 erlassene (Eisenbahn-Kreuzungs)Verordnung, an deren Vollziehung die Bundespolizei angesichts ihrer Aufgabenstellungen mitzuwirken hat, bleiben im einleitenden Satzteil des § 162 Abs. 6 aufgezählt. Entbehrlich in dieser Aufzählung erscheint der zusätzliche Hinweis auf die in einer Verordnung nach § 47c erlassenen Vorschriften. Eine solche Verhaltens-Verordnung wurde bisher nicht erlassen, ist aber vorgesehen. Der Überwachung vor Ort dienen nach Maßgabe der Vorgaben im § 30 die Eisenbahnaufsichtsorgane.

**Zu Z 24 (§ 165):**

Die Strafbestimmung für Übertretungen der gesetzlichen Regelungen des 8. Teiles wird neu erlassen. Gegenüber der bisherigen Rechtslage wird auch die Nichtbeachtung gesetzlicher Verpflichtungen durch den Schienenfahrzeughalter verwaltungsstrafrechtlich sanktioniert.

**Zu Z 25 (§ 170):**

Wie in den für den Eisenbahnbereich relevanten EU-Richtlinien stets gefordert, werden im EisbG die Richtlinien zitiert, die durch dieses Gesetz innerstaatlich umgesetzt sind.

**Zu Z 26 (§ 171):**

Infolge der Aufhebung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG ist der bisherige Verweis auf die Anhänge dieser Richtlinien in den Abs. 2 und 3 des § 171 gegenstandslos geworden. Diese Absätze können daher aufgehoben werden.

**Zu Z 27 (Entfall der Abs. 4, 5, 6, 7 und 21 im § 175):**

Die Absätze 4, 5, 6, 7 und 21 sind nach dem Ablauf der darin enthaltenen Zeitpunkte obsolet geworden und können aufgehoben werden.