

Vorblatt

Problem:

Im Gemeinschaftsrecht wurden die Regelungen für den Eisenbahnbereich in einem so genannten dritten Eisenbahnpaket weiterentwickelt. Es enthält einerseits eine Richtlinie bezüglich der Triebfahrzeugführer und andererseits eine zur weiteren Marktöffnung für den Personenverkehr. Flankierend dazu enthält es auch eine Verordnung zu den Rechten und Pflichten der Fahrgäste.

Die Richtlinien des dritten Eisenbahnpaketes erfordern Umsetzungsmaßnahmen, die über die bisherigen Regelungen im Eisenbahngesetz hinausgehen.

Ziel:

Das Eisenbahngesetz 1957 (kurz: EisbG) ist entsprechend den Vorgaben der beiden Richtlinien aus dem dritten Eisenbahnpaket anzupassen. Die gesetzliche Grundlage für die Erlassung von Ausbildungsverordnungen soll darüber hinaus ergänzt werden.

Inhalt/Problemlösung:

In richtliniengemäßer Umsetzung werden einerseits die Ausbildung und die Befugnisse der Triebfahrzeugführer für den Bereich des interoperablen Eisenbahnsystems geregelt und andererseits die Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr erweitert. Im Zusammenhang mit dem Ausbildungswesen für Eisenbahnbedienstete soll die gesetzliche Verordnungsermächtigung ergänzt werden, und es sind einige weitere Adaptionen im Eisenbahngesetz in Detailbestimmungen vorgesehen.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**– Finanzielle Auswirkungen:**

Die vorgesehenen gesetzlichen Änderungen werden bei der Vollziehung jährliche Auswirkungen auf den Bundeshaushalt haben, deren abgeschätzte Werte im Folgenden dargestellt sind (vgl. im allgemeinen Teil der Erläuterungen).

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**-- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

-- Auswirkungen auf Informationspflichten:

Bei der vorliegenden innerstaatlichen Umsetzung sind keine neuen Tatbestände von Informationsverpflichtungen vorgesehen; für Triebfahrzeugführer im Bereich des interoperablen Eisenbahnsystems werden sie schon bisher im Bereich der Eisenbahnunternehmen wahrgenommen.

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine (vgl. auch den Hinweis zu Art. 1 Z. 23).

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Kompatibel mit dem EU-Recht. Es erfolgt eine vollständige Umsetzung der Richtlinien des dritten Eisenbahnpakets.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Europäische Union hat die gemeinschaftsrechtliche Regulierung für den Eisenbahnbereich nach der Abfolge mehrerer Regelungsetappen in einem dritten Eisenbahnpaket weiterentwickelt. Nachdem sich die vorangegangenen Regelungsetappen schwerpunktmäßig auf den Güterverkehrsmarkt bezogen, geht es im vorliegenden dritten Eisenbahnpaket primär um den Personenverkehr und die Triebfahrzeugführer. Diese Regelungen sind aktuell, noch im Laufe des Jahres 2009 umzusetzen.

Im Einzelnen geht es hier erstens um die Richtlinie 2007/58/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur. Zweitens geht es um die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen. Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht eine vollständige Umsetzung dieser Richtlinien vor.

Anmerkend sei darauf hingewiesen, dass das dritte Eisenbahnpaket über die umsetzungsbedürftigen Richtlinien hinaus auch noch die Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr enthält. Diese Regelungen der EG-Verordnung werden innerstaatlich grundsätzlich unmittelbar anzuwenden sein; Vorschläge zu innerstaatlichen gesetzlichen Begleitmaßnahmen werden Gegenstand eines gesonderten Entwurf sein.

Zur Richtlinie 2007/58/EG:

Diese Richtlinie sieht eine Ausweitung der Zugangsrechte für Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr vor. Diese Zugangsrechte können eingeschränkt werden, wenn ein solcher Zugang das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährden würde. Weiters ist die Verlängerung von Rahmenregelungen um den gleichen wie den ursprünglichen Zeitraum zulässig, wobei Verlängerungen von über fünf Jahren zu rechtfertigen sind.

Das EisbG soll, wie im Art. 1 vorgesehen, angepasst werden. Dabei soll von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einzuschränken, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet würde.

Zur Richtlinie 2007/59/EG:

Die im Zuge des zweiten und jetzt auch des dritten Eisenbahnpaketes erweiterten Zugangsrechte von Eisenbahnverkehrsunternehmen werden zu einer Zunahme des grenzüberschreitenden Einsatzes von Triebfahrzeugführern führen. Eine von der Kommission im Jahre 2002 durchgeführte Studie hat erhebliche Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern zu Tage gebracht. Diese einzelstaatlichen Unterschiede werden mit der Richtlinie 2007/59/EG, die gemeinschaftsrechtliche Regelungen über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern enthält, beseitigt.

Die Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugführern auf Haupt-, Neben- und Anschlussbahnen ist derzeit auf Grundlage des EisbG in der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, im Einzelnen geregelt. Anstelle der durch die erfolgreiche Ablegung der Triebfahrzeugführerprüfung erworbenen Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen, die zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und zum österreichischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, sollen nach den Vorgaben der neuen EG-Richtlinie die Rechtsakte der Fahrerlaubnis und der Bescheinigung treten. Die neuen Regelungen über Triebfahrzeugführer sind als neuer 9. Teil im EisbG vorgesehen.

Mit der Fahrerlaubnis wird insbesondere beurkundet, dass der in ihr angeführte Inhaber die zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen erforderliche physische und arbeitspsychologische Eignung sowie die allgemeinen Fachkenntnisse zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt. Die Fahrerlaubnis wird in Form einer Urkunde ausgestellt, ist Eigentum des Inhabers und gilt in den Staaten, die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind. Zuständig für die Ausstellung der Fahrerlaubnis ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Operativ soll diese Aufgabe von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Namen des Bundesministers wahrgenommen werden, beginnend von der Einbringung des Antrages auf Ausstellung einer Fahrbescheinigung, der Durchführung des Ermittlungsverfahrens und der Entscheidung über den Antrag. Diese neue Aufgabe der Gesellschaft soll gemäß Art. 2 auch im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz (SCHIG) verankert werden.

In der Bescheinigung wird ausgewiesen, auf welchen Eisenbahnen mit welcher Triebfahrzeugkategorie deren Inhaber tatsächlich Triebfahrzeuge selbständig führen und bedienen darf. Deren Ausstellung durch das Eisenbahnunternehmen, dem der Inhaber der Bescheinigung angehört, setzt das Vorliegen

Beilage zu GZ. BMVIT-210.501/0013-IV/SCH1/2009

schienfahrzeugbezogener und schienenbahnbezogener Fachkenntnisse einschließlich der notwendigen Sprachkenntnisse voraus. Die Bescheinigung ist Eigentum des ausstellenden Eisenbahnunternehmens. Sie erlischt, wenn das Dienstverhältnis des Eisenbahnunternehmens mit dem Bescheinigungsinhaber beendet wird.

Wer eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung erwerben will, hat eine Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zu besuchen. Deren Besuch endet mit einer Abschlussprüfung, deren Ergebnis in einem Zeugnis zu dokumentieren ist.

Zur Beurteilung, ob die allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen, die schienfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse vorliegen, sind Gutachten durch sachverständige Prüfer einzuholen, welche mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt sind und in einem Verzeichnis geführt werden.

Zur Beurteilung, ob die physische Eignung und die arbeitspsychologische Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen vorliegen, sind im Falle der physischen Eignung Gutachten durch Arbeitsmediziner oder arbeitsmedizinische Stellen, im Falle der arbeitspsychologischen Eignung Gutachten durch zertifizierte Arbeitspsychologen oder arbeitspsychologische Stellen einzuholen.

Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung hat der Betreiber einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung Zugang zu dieser Einrichtung zu gewähren. Kommt ein Vertrag über einen solchen Zugang nicht zustande, kann Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erhoben werden, welche dann über die Gewährung eines solchen Zuganges entscheidet.

Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat dem ihn einsetzenden Eisenbahnunternehmen und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH in regelmäßigen Abständen nachzuweisen, dass seine Eignung und Kenntnisse noch vorhanden sind und er gemäß dem Schulungsprogramm, das im Rahmen des Sicherheitsmanagements festgelegt ist, geschult worden ist.

Das Eisenbahnunternehmen hat in regelmäßigen Abständen zu prüfen, ob der Inhaber einer von ihm ausgestellten Bescheinigung noch über die hiefür erforderlichen schienfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse verfügt.

Für alle in Österreich erstellten Fahrerlaubnisse einschließlich deren Aktualisierung, Duplizierung, Aussetzung sowie Entziehung und für die Dokumentation des Ergebnisses der Überprüfungen des Vorliegens der Eignung und der allgemeinen Kenntnisse ist ein Fahrerlaubnis-Register von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einzurichten und zu führen.

Für alle von Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich ausgestellten Bescheinigungen einschließlich deren Aktualisierung, Duplizierung, Aussetzung sowie Entziehung und für die Dokumentation des Ergebnisses der Überprüfungen des Vorliegens der schienfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und der schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse ist von jedem eine Bescheinigung ausstellenden Eisenbahnunternehmen oder von einer von einem solchen beauftragten Stelle ein Bescheinigungs-Register einzurichten und zu führen.

Bereits bei der Vorbereitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Triebfahrzeugführer wurde über die Einbeziehung auch gewisser anderer Gruppen wie des Zugbegleitpersonals beraten, eine gemeinschaftsrechtliche Regelung wurde aber vorerst verschoben. Um für Regelungen für die Tätigkeit und Qualifikation gemeinschaftsrechtlich nicht geregelter sicherheitsrelevanter Gruppen von Betriebsbediensten zu sorgen, ist im EisbG vorgesehen, eine ergänzende Verordnungsermächtigung zu verankern.

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtlichen 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).

Kosten:

a) Für die Vollziehung der Triebfahrzeugführerausbildungen und der Ausbildungsaufgaben, wie sie bisher grundsätzlich im Bereich der Eisenbahnunternehmen wahrgenommen wurden und nun nach den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben im 9. Teil des EisbG neu geregelt werden, indem einige Aufgaben künftig zur behördlichen Wahrnehmung übertragen werden, werden für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständige Eisenbahnbehörde Kosten in der Höhe von 69 272 Euro pro Jahr anfallen. Sie entspringen dem personellen Mehrbedarf im Ausmaß von zumindest einer Person der Verwendungsgruppe A1, die ausschließlich mit der Vollziehung der aufgrund der Umsetzung der EG-Richtlinie zusätzlichen behördlichen Aufgaben betraut werden muss.

b) Dem vorliegenden Gesetzesentwurf zufolge sind weiters für eine Aufgabenwahrnehmung in Angelegenheiten der Fahrerlaubnis und für die Errichtung, Führung und Aktualisierung des Fahrerlaubnis-Registers bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abgeschätzte Kosten in folgender Höhe zu erwarten:

- 406 000 Euro für die Aufbauphase in den Jahren 2010 bis 2012, welche sich zusammensetzen aus Personalkosten von 336 000 Euro für zwei Personen (2 x 56 000 Euro x 3 Jahre) sowie Sachkosten (insbesondere IT) von 70 000 Euro,

- 188 000 Euro pro Jahr für den Betrieb in den folgenden Jahren, welche sich zusammensetzen aus Personalkosten von 168 000 Euro für drei Personen (3 x 56 000 Euro) sowie Sachkosten (insbesondere IT und Druck) von 20 000 Euro.

Die bei der Gesellschaft anfallenden Kosten sind gemäß § 6 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes vom Bund zu ersetzen.

Was die den Ausgaben gegenüber zu erwartenden Einnahmen anlangt, wird davon ausgegangen, dass für die Aufgaben in den zusätzlichen Verwaltungsverfahren Tatbestände von Verwaltungsabgaben bzw. Kostenbeiträgen geschaffen werden. Hiefür ist jeweils der Verordnungsweg vorgesehen.

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957)

Zu Z 1 (§ 1h):

Die Definition des grenzüberschreitenden Personenverkehrs dient der Umsetzung der Definition im Artikel 3 der Richtlinie 2007/58/EG. Der Begriff des grenzüberschreitenden Personenverkehrs wird in der Folge in den §§ 57 und 57b EisbG verwendet.

Zu Z 2 (§ 12 Abs. 3 Z 5 lit. c):

Nach bisheriger Rechtslage müssen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Haupt-, als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben, einen gesonderten Sicherheitsbericht für Hauptbahnen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und einen gesonderten Sicherheitsbericht dem jeweils örtlich zuständigen Landeshauptmann für vernetzte Nebenbahnen vorlegen. Nunmehr ist für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Haupt-, als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben, vereinfacht vorgesehen, dass diese nur mehr einen einzigen Sicherheitsbericht, der diese beiden Eisenbahnkategorien erfasst, erstellen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen haben.

Zu Z 3 (§ 13 Abs. 3):

Die Pflicht der als Eisenbahninfrastrukturunternehmen tätigen Eisenbahnunternehmen zur Vergütung der für die Entsendung von Staatskommissären erwachsenen Kosten ist bisher im Wege der Konzessionen und deren im Einzelnen unterschiedlichen Verlängerungen geregelt. Die Ergänzung in der Gesetzesbestimmung sieht keine prinzipielle Änderung der bisherigen Vergütungen vor, aber es sollen gleichförmige Kriterien für die bescheidmäßigen Festsetzungen vorgegeben werden.

Zu Z 4 (§ 13 Abs. 4):

In einer Verordnung nach § 13 Abs. 4 EisbG sollen nicht nur für die Verwaltungsverfahren in der Zuständigkeit nach § 12, sondern auch die nach dem 9. Teil kostenträgerpflichtige Tatbestände und die Höhe der Kostenbeiträge festgelegt werden.

Zu Z 5 (§ 21a):

Es wird nur eine sprachliche Verbesserung vorgenommen.

Zu Z 6 (§§ 21b und 21c):

§ 21b: Eine Regelung, wonach das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen in einem durch Medikamente, Alkohol und Suchtgift beeinträchtigten oder in einem anderen die geeignete körperliche oder geistige Verfassung beeinträchtigten Zustand sowie die Einnahme von Alkohol, Suchtgift und die körperliche Eignung und geistige Verfassung beeinträchtigenden Medikamenten verboten ist, findet sich derzeit in den §§ 6 und 7 der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBI. II Nr. 64/1999, welche die Berechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Haupt-, Neben- und Anschlussbahnen regelt. Wegen der zentralen Bedeutung dieser Regelung für die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen ist einerseits die Ausdehnung dieses Regelungsinhaltes auch auf das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Straßenbahnen und Materialbahnen geboten, andererseits deren rechtliche Verankerung in gesetzlicher Form.

§ 21c: Auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen können Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich oder in einem anderen Mitgliedstaat der europäischen Union nach Maßgabe des § 57 EisbG Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Es ist daher geboten, dass Bedienstete von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und von -verkehrsunternehmen, die für die Sicherheit relevante Tätigkeiten ausüben, dazu geeignet sind, von Eisenbahnunternehmen entsprechend ausgebildet und geprüft sind und deren Kenntnisse abschließend durch staatlich autorisierte Prüfer festgestellt werden. Im Hinblick darauf ist die Einführung einer speziellen Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung derartiger Regelungen vorgesehen. Inwieweit eine solcher Regelungsbedarf im Wege innerstaatlicher Verordnung befriedigt werden muss, wird auch davon abhängen, inwieweit seitens der Europäischen Union solche Regelungen für gewisse Gruppen von Bediensteten über die Triebfahrzeugführer hinaus in absehbarer Zeit erfolgen.

Zu Z 7 (Entfall des § 22 Abs. 4 und 7):

Beilage zu GZ. BMVIT-210.501/0013-IV/SCH1/2009

Abs. 4: Die bisher im Abs. 4 angeführte 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. 1170/70 des Rates, ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007 S 1, aufgehoben bzw. ersetzt. Eine weitere Bestimmung zu dieser neugefassten Verordnung ist im EisbG nicht notwendig, sodass Abs. 4 ersatzlos entfallen kann.

Abs. 7: Die bisherige Bestimmung über einen behördlichen Eingriff im Falle eines Einsatzes des Bundesheeres entspricht nicht mehr dem Regelungssystem des Schienenverkehrsmarktes und soll im § 22 EisbG entfallen. Um die Erfordernisse des Bundesheeres adäquat zu berücksichtigen, ist nun im § 71 Abs. 4 eine Regelung vorgesehen, wonach Ad-hoc-Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben wie insbesondere für einen Einsatz des Bundesheeres oder die unmittelbare Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 Wehrgesetz 2001 oder für einsatzähnliche Übungen benötigt werden, von der Zuweisungsstelle vorrangig zu berücksichtigen sind.

Zu Z 8 (§ 36 Abs. 1 und 2):

Es wird die Zitierung berichtet.

Zu Z 9 und Z 10 (§ 36 Abs. 3 und 3a):

Es wird differenzierend neu geregelt wird, unter welchen Voraussetzungen keine Baugenehmigung und keine Bauartgenehmigung zu erteilen ist. Letzteres ist für eisenbahnsicherungstechnische Produkte nach europäischen Spezifikationen vorgesehen.

Zu Z 11 bis 13 (§§ 48 und 49; Entfall § 50):

Der bisherige § 50 verweist im Wesentlichen auf die §§ 48 und 49. Zur besseren Lesbarkeit des 4. Teiles des EisbG wird § 50 aufgehoben und dessen Inhalt in die §§ 48 Abs. 1 und § 49 Abs. 2 eingearbeitet. Dadurch wird keine inhaltliche Änderung des bisherigen 4. Teiles des EisbG bewirkt.

Zu Z 14 (§ 57):

Entsprechend den Vorgaben in der Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG erhalten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum Zugangsrechte für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Angesichts der nunmehr bestehenden Zugangsrechte zu Hauptbahnen und zu vernetzten Nebenbahnen sind die bisher geregelten Zugangsrechte internationaler Gruppierungen obsolet geworden und können entfallen.

Zu Z 15 (§ 57b):

Es wird von der Möglichkeit des Art. 10 Abs. 3b der Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG Gebrauch gemacht und eine solche Schutzklausel im EisbG verankert, wonach die Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Personenverkehr nötigenfalls eingeschränkt werden können, wenn ansonsten das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im innerstaatlichen Personenverkehr gefährdet wäre. Ein solcher Fall wäre etwa denkbar, wenn ein neues Angebot im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit einer Bedienung im Nahverkehrs auf dem inländischen Streckenabschnitt eine wirtschaftliche Erfüllung eines bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungsvertrages für das Nahverkehrsangebot auf diesem Streckenabschnitt gefährdet. Eine solche Einschränkung soll aber nur nach einem Ermittlungsverfahren durch die unabhängige Regulierungsbehörde Schienen-Control Kommission und nur insoweit und so lange erfolgen, als diese Gefährdung zu befürchten wäre.

Zu Z 16 (Entfall der Überschrift zum § 61):

Der § 61 wurde durch die Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 aufgehoben. Auch dessen Paragraphenüberschrift kann daher entfallen.

Zu Z 17 (§ 64 Abs. 5):

Entsprechend Art. 17 Abs. 5 der Richtlinie 2001/14/EG in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG wird vorgesehen, dass Rahmenregelungen um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden können und dass Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren zu rechtfertigen sind.

Zu Z 18 (§ 65 Abs. 4):

Entsprechend Art. 13 Abs. 4 der Richtlinie 2001/14/EG in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG werden Zugangsberechtigte, die die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr beabsichtigen, verpflichtet, hievon die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control GmbH davon zu unterrichten. Soll Zugang auf einer Eisenbahn ausgeübt werden, auf der die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im inländischen Personenverkehr vertraglich vereinbart ist, hat die Schienen-Control GmbH ihrerseits die Vertragspartner von der Zugangsabsicht zu unterrichten.

Zu Z 19 (§ 71 Abs. 4):

Es wird festgelegt, dass bei konkurrierenden Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahren solche vorrangig zu berücksichtigen sind, die für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben nötig sind, wie insbesondere Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die für die Eisenbahnbeförderungen für einen Einsatz des Bundesheers oder die unmittelbare Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 Wehrgesetz 2001 oder für einsatzähnliche Übungen benötigt und bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragt werden.

Zu Z 20 (§ 77 Abs. 1):

Die Aufzählung der Zuständigkeiten der Schienen-Control GmbH wird um jene Zuständigkeiten ergänzt, die ihr anlässlich der Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. I Nr. 125/2006, übertragen worden sind.

Zu Z 21 (§ 81 Abs. 2):

Die Regelung über den bisherigen Aufgabenbereich der Schienen-Control Kommission wird entsprechend der in dieser Novelle vorgesehenen neuen Aufgaben im Bezug auf den neuen 9. Teil erweitert.

Zu Z 23 (9. Teil, §§ 124 bis 161):

zu § 124:

Triebfahrzeugführer, die in der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern als Personen umschrieben sind, die befugt sind Züge selbstständig, verantwortlich und sicher zu führen, wird im § 124 kurz zusammengefasst als Person, die über eine gültige Fahrerlaubnis verfügt; wozu sie befugt sind, geht aus den nachfolgenden Bestimmungen hervor. Die personenbezogene Funktionsbezeichnung Triebfahrzeugführer und die Anforderungen zur Erlangung der Befugnisse zur Ausübung der Funktion als Triebfahrzeugführer betreffen Personen weiblichen als auch männlichen Geschlechts gleichermaßen.

zu § 125:

Abs. 1 und 2: Entsprechend der Bestimmung des Begriffes „Eisenbahnsystem“ in Artikel 3 lit. d) der Richtlinie 2007/59/EG ist der 9. Teil des EisbG nur auf das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen anzuwenden, die zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören.

Abs. 3: Das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen für eisenbahnbetriebliche Hilfsätigkeiten oder zur Abwicklung des Verkehrs von und zu Anschlussbahnen auf unter den 9. Teil fallenden Eisenbahnen, und dies innerhalb bestimmter, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen hiezu festgelegter lokaler Betriebsbereiche, wird vom 9. Teil unter der Erwägung ausgenommen, dass dessen Anwendung zur Erreichung der von der Richtlinie 2007/59/EG angestrebten Ziele nicht notwendig ist. Mit den eisenbahnbetrieblichen Hilfsätigkeiten sind insbesondere betriebliche Fahrten im lokalen Betriebsbereich wie zu Werkstätten oder Traktionsstandorten erfasst.

Bereits nach der geltenden Rechtslage gemäß § 9 Abs. 2 Z 3 der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO), BGBl. II Nr. 64/1999, kann die Prüfung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf derartige besondere Betriebsbereiche eingeschränkt werden.

zu § 126:

Abs. 1: Es wird festgelegt, dass ein Triebfahrzeug nur von jemandem selbstständig bedient und geführt werden darf, der Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis und einer gültigen Bescheinigung ist, in der das bediente und geführte Fahrzeug und die Eisenbahn ausgewiesen ist, auf der das Triebfahrzeug geführt und bedient wird.

Abs. 2: Für gewisse Fahrten ist das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auch dann zulässig, wenn die betroffene Eisenbahn nicht in der Bescheinigung eingetragen ist, jedoch die Begleitung eines anderen Triebfahrzeugführers, in dessen Bescheinigung die betreffende Eisenbahn ausgewiesen ist, gegeben ist.

Abs. 3: Wegen der hohen Qualifikation eines Triebfahrzeugführers, die mit dem Erwerb einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung, in der Triebfahrzeuge der Kategorie B eingetragen sind, verbunden ist, ist zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf solchen vernetzten Nebenbahnen, die nicht zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören, berechtigt. Ein weiter Rechtsakt, etwa nach der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, ist dann nicht mehr erforderlich.

zu § 127:

Entsprechend der Richtlinie 2007/59/EG, derzufolge eine ausgestellte Fahrerlaubnis in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gültig ist, wird die Gleichhaltung ausländischer Fahrerlaubnisse mit inländischen Fahrerlaubnissen normiert.

zu § 128:

Die Fahrerlaubnis weist aus, dass deren Inhaber im Allgemeinen die zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen erforderliche Eignung, Kenntnisse und Anforderungen erfüllt.

zu § 129:

Beilage zu GZ. BMVIT-210.501/0013-IV/SCH1/2009

Hier werden die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis geregelt. Z 2 gibt Artikel 11 Abs. 1 der Richtlinie 2007/59/EG wörtlich wieder und wurde deshalb nicht auf österreichischen Erfordernisse spezifiziert, da auch ausländischen Staatsbürger bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen in Österreich eine Fahrerlaubnis erteilt werden muss.

zu § 130:

Abs. 1: Zuständige Behörde für die Belange der Fahrerlaubnisse ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Mit Ausnahme der Entziehung und Aussetzung von Fahrerlaubnissen hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH diese Zuständigkeit für den Bundesminister wahrzunehmen.

Abs. 2: Unter Beachtung des Artikel 19 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Zuständigkeit für die Belange der Fahrerlaubnis an ein Eisenbahnunternehmen für seine Bediensteten übertragen. Ausgenommen davon ist die Zuständigkeit zur Entziehung und Aussetzung von Fahrerlaubnissen. Kann das Eisenbahnunternehmen Anträgen, die die Fahrerlaubnis betreffen, nicht oder nicht vollinhaltlich stattgeben, hat es solche der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zur Erledigung als die Zuständigkeit des Bundesministers Wahrnehmende zur Entscheidung vorzulegen

zu § 131:

Um Anträge auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis rasch erledigen zu können, ist vorgesehen, dass das Vorliegen der Voraussetzungen hiefür durch öffentliche Urkunden und durch Gutachten nachzuweisen ist.

zu §§ 132 bis 134:

Diese Bestimmungen enthalten Anweisungen an die Ersteller der Gutachten über die physische und arbeitspsychologische Eignung sowie das Vorhandensein der allgemeinen Fachkenntnisse. Inhaltlich sind diese Anweisungen durch die Richtlinie 2007/59/EG vorgegeben.

zu § 135:

Die Ausstellung einer Fahrerlaubnis hat in Form einer Urkunde, befristet auch höchstens zehn Jahre, zu erfolgen. Mit der Ausstellung der Urkunde ist ein Antrag um Erteilung einer Fahrerlaubnis erledigt. Entsprechend Artikel 14 Abs. 6 der Richtlinie 2007/59/EG darf nur ein einziges Original dieser Urkunde ausgestellt werden.

zu § 136:

Die befristet ausgestellte Fahrerlaubnis kann, wieder befristet auf höchstens zehn Jahre, erneut werden. Voraussetzung ist, dass die physische und arbeitspsychologische Eignung des Inhabers noch gegeben ist und er nachweist, dass er zwecks Aufrechterhaltung der allgemeinen fachlichen Kenntnisse entsprechend dem im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems vorgesehenen Schulungsprogramms geschult worden ist.

zu § 137:

Wird glaubhaft gemacht, dass eine Fahrerlaubnis verloren, gestohlen oder zerstört wurde, ist ein Duplikat der Fahrerlaubnis auszustellen. Taucht die verloren gegangene oder gestohlene Fahrerlaubnis nach Ausstellung eines Duplikates auf, ist sie dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie abzuliefern.

zu § 138:

Ändern sich Einzelangaben in einer Fahrerlaubnis, hat deren Inhaber deren Aktualisierung zu beantragen. Diesfalls ist eine aktualisierte Fahrerlaubnis auszustellen.

zu § 139:

Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat dem ihn einsetzenden Eisenbahnunternehmen und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH als der mit der Führung des Fahrerlaubnis-Registers betrauten Stelle das Vorliegen seiner psychischen und arbeitspsychologischen Eignung in Form von Gutachten regelmäßig nachzuweisen. Weiters hat er der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nachzuweisen, dass er zur Aufrechterhaltung seiner allgemeinen fachlichen Kenntnisse entsprechend dem im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems vorgesehenen Schulungsprogramm geschult worden ist.

zu § 140:

Sind die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis auf Dauer nicht mehr gegeben, ist diese bescheidmäßig vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu entziehen. Ist die Wiedererlangung dieser Voraussetzungen aber in absehbarer Zeit wahrscheinlich, ist die Fahrerlaubnis bescheidmäßig nur auszusetzen; bei Wiedererlangung der Voraussetzungen ist die ausgesetzte und von deren Inhaber abgelieferte Fahrerlaubnis letzterem mit der Rechtswirkung zuzustellen, dass der Aussetzungsbescheid als aufgehoben gilt.

Der Inhaber einer Fahrerlaubnis ist überdies verpflichtet, dem Eisenbahnunternehmen, dem er angehört, und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Nichtvorliegen der für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis notwendigen Voraussetzungen anzuzeigen.

zu § 141:

Wesentlicher Inhalt der Bescheinigung ist der Ausweis der Eisenbahnen, auf denen der Inhaber der Bescheinigung Triebfahrzeuge einer bestimmten Kategorie selbständig führen und bedienen darf sowie die Kategorie der selbständig zu führenden und bedienenden Triebfahrzeuge. Da das Mindestalter für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2007/59/EG gemeinschaftsweit mindestens 20 Jahre ist, gemäß § 129 Z 1 bereits mit Vollendung des 18. Lebensjahres eine Fahrerlaubnis erworben werden kann, ist vorgesehen, dass in Bescheinigungen erst dann ausländische Eisenbahnen eingetragen werden dürfen, wenn der Inhaber das 20. Lebensjahr vollendet hat.

zu § 142:

Hier wird in Umsetzung der Artikel 12 und 13 der Richtlinie 2007/59/EG die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bescheinigung geregelt.

zu § 143:

In Umsetzung des Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie 2007/59/EG wird die Zuständigkeit für Belange der Bescheinigung dem Eisenbahnunternehmen zugeordnet, dem derjenige angehört, dem eine Bescheinigung ausgestellt werden soll. Die Ausstellung einer Bescheinigung hat in Form einer Urkunde zu erfolgen.

zu § 144:

Im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems hat jedes Eisenbahnunternehmen Verfahren in Belangen der Bescheinigung festzulegen. Dabei werden Vorgaben gemacht, um eine ähnliche Vorgangsweise wie in den Angelegenheiten der Fahrerlaubnisse zu erzielen.

zu § 145:

Diese Bestimmungen enthalten Anweisungen an die Personen, die Gutachten über die schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse sowie die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse einschließlich der notwendigen Sprachkenntnisse erststellen. Inhaltlich sind diese Anweisungen durch die Richtlinie 2007/59/EG vorgegeben.

zu § 146:

Das Eisenbahnunternehmen hat regelmäßig zu überprüfen, ob der von ihm eingesetzte Triebfahrzeugführer noch über die notwendigen schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse einschließlich der notwendigen Sprachkenntnisse verfügt. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen ist im Sicherheitsmanagementsystem festzulegen. Sind die Kenntnisse noch vorhanden, ist dies in der Bescheinigung zu vermerken und im Bescheinigungs-Register einzutragen.

zu § 147:

Mit der Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses eines Triebfahrzeugführers mit dem Eisenbahnunternehmen, das für ihn eine Bescheinigung ausgestellt hat, endet die Gültigkeit dieser Bescheinigung. Um vor allem seine erworbenen Qualifikationen einem anderen Eisenbahnunternehmen, mit dem er ein Beschäftigungsverhältnis einzugehen gedenkt, nachzuweisen, hat ein Triebfahrzeugführer das Recht, vom ehemaligen beschäftigungsgebenden Eisenbahnunternehmen eine beglaubigte Kopie seiner ehemaligen Bescheinigung und sämtliche Nachweise, die seine Ausbildung, Qualifikation, Berufserfahrung und berufliche Befähigung ausweisen, zu verlangen.

zu §§ 148 und 149:

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat zur Begutachtung des Vorhandenseins der für die Erteilung einer Fahrerlaubnis und der Erteilung einer Bescheinigung erforderlichen Eignung und Fachkenntnisse zuverlässige und besonders geeignete Personen oder Stellen als sachverständige Prüfer zu bestellen, und dies befristet auf höchstens fünf Jahre, mit der Möglichkeit der Wiederbestellung. Die sachverständigen Prüfer sind in einem Verzeichnis zu führen, das im Internet zu veröffentlichen ist. Ein derartiger Bestellvorgang für Prüfer ist im Übrigen schon bisher nach der aufgrund des EisbG erlassenen TFVO vorgesehen.

Die jeweils richtliniengemäß vorgeschriebene physische Eignungsuntersuchung soll durch Arbeitsmediziner bzw. arbeitsmedizinische Zentren erfolgen, und die arbeitspsychologische Eignungsuntersuchung durch Arbeitspsychologen bzw. arbeitspsychologische Stellen. Der besondere arbeitspsychologische Qualifikationsnachweis wird durch das Zertifikat einer gemäß § 7 Psychologengesetz per Bescheid anerkannten Einrichtung erbracht werden können. Sollten im Übrigen sich die für den gebotenen Nachweis der arbeitsmedizinischen und arbeitspsychologischen Qualifikation heranziehbaren gemeinschaftsrechtlichen oder innerstaatlichen spezifizierenden Regelungen als nicht ausreichend erweisen, könnte ein Ausführungsregelung im Verordnungsweg getroffen werden.

Die nötigen Übergangsregelungen sind im § 175 Abs. 6 und Abs. 7 vorgesehen.

zu § 150:

Nur die im Verzeichnis gemäß § 149 ausgewiesenen Personen sind zur Begutachtung des Vorhandenseins der für die Erteilung einer Fahrerlaubnis und der Erteilung einer Bescheinigung erforderlichen Fachkenntnisse befugt. Ausgenommen von dieser Befugnis ist in Umsetzung des Artikels 25 Abs. 3 der Richtlinie 2007/59/EG

Beilage zu GZ. BMVIT-210.501/0013-IV/SCH1/2009

die Begutachtung des Vorhandenseins schienenbahnbezogener Fachkenntnisse einschließlich der Sprachkenntnisse für Eisenbahnen, die sich nicht in Österreich befinden.

Sachverständige Prüfer dürfen zu den Begutachtungen nur Personen zulassen, die über ein Zeugnis einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung verfügen. Dieses Zeugnis über die erfolgreiche Ausbildung ist also vorzulegen, bevor die Begutachtung erfolgt.

zu § 151:

Wer eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung erlangen will, hat Lehrveranstaltungen in einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zu besuchen. In Form einer Abschlussprüfung ist festzustellen, ob die vermittelten Kenntnisse und Fähigkeiten erworben wurden. Das Prüfungsergebnis ist in einem Zeugnis zu dokumentieren.

zu § 152:

Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Dieser hat ein Verzeichnis der in Österreich befindlichen Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen auf der Internetseite seines Bundesministeriums zu veröffentlichen.

zu § 153:

Zwecks Vermeidung von Diskriminierungen haben Betreiber von Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen jedermann nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu diesen Einrichtungen gegen Entgelt, das nach dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts festzulegen ist, zu gewähren.

zu § 154:

Wird ein Anbot auf Zugang zu einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung von deren Betreiber abgelehnt oder kommt sonst keine vertragliche Einigung zustande, kann Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erhoben werden. Diese entscheidet sodann, ob der begehrte Zugang zu gewähren ist oder nicht.

zu § 155:

Soweit zwischen Eisenbahnunternehmen und Triebfahrzeugführer nichts anderes vertraglich vereinbart ist, hat ein kündigender Triebfahrzeugführer dem Eisenbahnunternehmen die für seine Ausbildung angefallenen Kosten zu ersetzen. Die Höhe des Kostenersatzes orientiert sich im Übrigen an den Vertragsregelungen der bisherigen Praxis im ÖBB-Konzern und ist gestaffelt; sie richtet sich nach dem Zeitraum, der zwischen der Absolvierung der Ausbildung und der Beendigung des Dienstverhältnisses liegt.

zu § 156:

Die Triebfahrzeugführer und die auf sie bezughabenden Fahrerlaubnisse sind in einem Fahrerlaubnis-Register ersichtlich zu machen. Mit der Führung und Aktualisierung des Fahrerlaubnis-Registers wird die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH betraut.

zu § 157:

Das Fahrerlaubnis-Register enthält alle Daten und Angaben, die in einer Fahrerlaubnis ausgewiesen sind, sowie das Ergebnis der Überprüfung, ob die physische und arbeitspsychologischen Eignung noch vorhanden ist und Schulungen durchgeführt worden sind.

zu § 158:

Geregelt wird, wer Zugang zu den im Fahrerlaubnis-Register enthaltenen Daten und Angaben hat. Im Zweifelsfalle, ob so ein Zugang besteht, hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH eine in Form eines Leistungsbescheides ergehende rechtsverbindliche Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

zu § 159:

Die ausgestellten Bescheinigungen und deren Änderungen sind in ein Bescheinigungs-Register einzutragen, das von dem Unternehmen, das die Bescheinigung ausgestellt hat, oder von einem beauftragten Dritten zu führen und zu aktualisieren ist.

zu § 160:

Das Bescheinigungs-Register enthält alle Daten und Angaben, die in einer Bescheinigung ausgewiesen sind, sowie das Ergebnis der Überprüfung, ob die schienenfahrzeugbezogenen und die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse noch vorhanden sind.

zu § 161:

Geregelt wird, wer Zugang zu den im Bescheinigungs-Register enthaltenen Daten und Angaben hat. Im Zweifelsfalle, ob so ein Zugang besteht, hat der Registerführer eine in Form eines Leistungsbescheides ergehende rechtsverbindliche Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

Zu Z 24 (§ 162 neu Abs. 6 Z 3):

Bei Übertretungen gegen Verordnungen nach § 49 Abs. 3, das ist derzeit die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961, ist eine Ahndung mittels Organstrafverfügung nach wie vor sinnvoll, aber deren mit derzeit 36 Euro begrenzte Strafhöhe verspricht keine ausreichende spezialpräventive Wirkung im Bereich der schienengleichen Kreuzungen mit Straßen. In Anlehnung an die Novelle zur Straßenverkehrsordnung, in der für schwerere Delikte die Strafhöhe für die Verhängung einer Organstrafverfügung von bis zu 35 Euro auf bis zu 70 Euro neu festgesetzt wurde, wird die derzeitige Höchststrafe, die durch Organstrafverfügung verhängt werden kann, auch von bis zu 35 Euro auf bis zu 70 Euro erhöht.

Zu Z 25 (§ 167):

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmung des § 21b einerseits sowie das entgegen dem 9. Teil erfolgende Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf im § 125 Abs. 1 angeführten Eisenbahnen ohne erforderliche Bescheinigung bewirken ein hohes Sicherheitsrisiko und sind daher mit Verwaltungsstrafe sanktioniert. Derzeit ist das Zuwiderhandeln gegen die Bestimmungen der Triebfahrzeugführer-Verordnung gemäß § 124 Abs. 2 Z 8 mit Verwaltungsstrafe sanktioniert.

Zu Z 26 (§ 169 neu):

Die Liste der durch das EisbG umgesetzten Rechtsakte der Europäischen Union wird um die Vollzitate der Richtlinie 2007/58/EG und um die Richtlinie 2007/59/EG ergänzt.

Zu Z 27 (§ 175):

Da die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und ihre Umsetzung im 9. Teil des EisbG einige Neuerungen für die Organisation und die Verfahrensweise im Prüfungswesen für die im Bereich der Eisenbahnen des interoperablen transeuropäischen Eisenbahnsystems eingesetzten Triebfahrzeugführer mit sich bringt, ist im § 175 eine einschlägige Übergangsbestimmung vorgesehen, die sich für den Übergangszeitraum weiterhin auf das bewährte Prüfungssystem nach der Triebfahrzeugführer-Verordnung stützt.

Abs. 1:

Triebfahrzeugführer eines Eisenbahnunternehmens mit Sitz außerhalb Österreichs, die auf im § 125 angeführten Eisenbahnen Triebfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr, im Kabotageverkehr oder im Güterverkehr führen, bedürfen hiervor ab 30. November 2011 einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung. Ist jedoch deren ausländische Fahrberechtigung gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung anerkannt, dürfen sie Triebfahrzeuge auf den im § 125 angeführten Eisenbahnen bis zum Ablauf des 30. November 2018 führen, die in einem vor der Ablauf des 30. November 2011 ausgestellten Ergänzungszeugnis angeführt sind.

Abs. 2:

Soweit nicht Abs. 1 anzuwenden ist, bedürfen Triebfahrzeugführer für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den in § 125 angeführten Eisenbahnen mit Ablauf des 30. November 2013 einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung. Verfügen diese entweder über eine Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung oder ist deren ausländische Fahrberechtigung gemäß dieser Verordnung anerkannt, dürfen diese solche Triebfahrzeuge bis zum Ablauf des 30. November 2018 auf solchen im § 125 angeführten Eisenbahnen selbständig führen und bedienen, die in einem vor Ablauf des 30. November 2013 ausgestellten Prüf- bzw. Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind.

Abs. 3:

Abweichend von der Zuständigkeitsregelung des § 130 haben Eisenbahnunternehmen für ihre Bedienstete, die über eine Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf im § 125 angeführten Eisenbahnen gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung verfügen oder deren ausländische Fahrberechtigung gemäß dieser Verordnung anerkannt ist, ohne weite Prüfung, ob die im § 129 angeführten Voraussetzungen vorliegen, eine Fahrerlaubnis im Namen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie auszustellen, soweit diese eine solche benötigen.

Abs. 4:

Eisenbahnunternehmen können ohne Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, für ihre über eine Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den im § 125 angeführten Eisenbahnen verfügenden Triebfahrzeugführer eine Bescheinigung ausstellen, in der die Triebfahrzeugkategorie und die Eisenbahnen ausgewiesen werden können, die in einem Prüf- und allfälligen Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind.

Abs. 5:

Eisenbahnunternehmen können ohne Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, für ihre über eine ausländische gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung anerkannte Fahrbefugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den im § 125 angeführten Eisenbahnen verfügenden

Beilage zu GZ. BMVIT-210.501/0013-IV/SCH1/2009

Triebfahrzeugführer eine Bescheinigung ausstellen, in der die Triebfahrzeugkategorie und die Eisenbahnen ausgewiesen werden können, die in einem Prüf- und allfälligen Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind.

Abs. 6:

Die schienenbahnbezogenen Kenntnisse der Triebfahrzeugführer ausländischer Eisenbahnunternehmen gelten hinsichtlich jener im § 125 angeführten österreichischen Eisenbahnen als gegeben, wenn eine Überprüfung der Kenntnisse im Wege eines gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung ausgestellten Prüf- oder Ergänzungszeugnis belegt ist.

Abs. 7:

Die neue Ausrichtung des Prüfungswesens sieht die Bestellung von Sachverständigen zur Begutachtung der Fachkenntnisse zur fachlichen Eignung sowie die Regelung der Qualifikation für die Eignungsuntersuchungen zur physischen und der arbeitspsychologischen Eignung gemäß § 148 vor. Zum Übergang sollen zur Begutachtung der fachlichen Eignung die bestehenden Prüfungskommissäre nach der Triebfahrzeugführer-Verordnung herangezogen werden, die über einen Bestellungsbescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie verfügen, welcher auch befristet ist, in der Regel auf fünf Jahre. Zur Begutachtung der physischen und arbeitspsychologischen Eignung sollen übergangsmaßig die schon bisher bei den Eignungsuntersuchungen der Eisenbahnunternehmen tätigen einschlägigen Sachverständigen bzw. Stellen herangezogen werden dürfen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes)

Der im SCHIG angeführte Aufgabenbereich der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wird um jene Aufgaben erweitert, die sich aus der vorliegend vorgeschlagenen Änderung des EisbG ergeben. Die Regelungen des SCHIG über die Kostentragung des Bundes für die Erfüllung dieser Aufgaben und die Erteilung allgemeiner Anweisungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Erfüllung dieser Aufgaben erstrecken sich auch auf die neuen Aufgaben.