

Entwurf**)

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 89/2014, wird wie folgt geändert:

1. *§ 1b* samt Überschrift lautet:

„Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsdienste auf der Eisenbahninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.“

2. *Im § 1d* wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

3. *§ 1h* samt Überschrift lautet:

„Grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst

§ 1h. Ein grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst ist ein Eisenbahnverkehrsdienst, bei dem Personen mit einem Zug, der mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert, befördert werden und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in den verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist; der Zug kann zusammengesetzt und/oder getrennt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Ursprungs- und Zielorte haben, sofern alle Schienenfahrzeuge mindestens eine Grenze überqueren.“

[Artikel 3 Z 5 RL 2012/34/EU]

4. *Nach § 1h* wird folgender *§ 1i* samt Überschrift eingefügt:

„Integraler Taktfahrplan

§ 1i. (1) Ein integraler Taktfahrplan ist ein solcher Taktfahrplan, der österreichweit symmetrisch vertaktete Verkehre verknüpft.

(2) Symmetrisch vertaktete Verkehre sind solche vertaktete Verkehre, die Fahrgästen nach Ankunft auf einem Bahnhof das Umsteigen am selben Bahnhof auch in Züge, die in die Gegenrichtung fahren, innerhalb angemessener Zeit ermöglichen.

(3) Unter vertakteten Verkehren sind Eisenbahnverkehrsdienste zu verstehen, die im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen in festen Zeitintervallen erbracht werden.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

5. Im § 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

6. Im § 10 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

7. § 10a samt Überschrift lautet:

Eisenbahninfrastruktur

§ 10a. Eisenbahninfrastruktur umfasst die Anlagen, die im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, angeführt sind.

[Artikel 3 Z 3 RL 2012/34/EU]

8. Im § 12 Abs. 1 Einleitungssatz und § 12 Abs. 2 Einleitungssatz wird die Wortgruppe „oder der Regulierungsbehörden“ durch die Wortgruppe „,der Schienen-Control Kommission oder der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ ersetzt.

9. Im § 13 Abs. 3 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

10. Im § 13 erhält der Abs. 4 die Gliederungsbezeichnung „(7)“; nach Abs. 3 werden folgende Abs. 4 bis 6 eingefügt:

„(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission Vorkehrungen zu treffen, die einen sachdienlichen Austausch von Informationen zu und eine sachdienliche Zusammenarbeit in den Angelegenheiten des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt und zu den behördlichen wahrzunehmenden Angelegenheiten der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu ermöglichen; dies zum Zwecke, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt und eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, die bei der behördlichen Vollziehung dieses Bundesgesetzes auftreten könnten, so weit wie möglich zu vermeiden.

(5) Sind bevorstehende oder getroffene Entscheidungen der Schienen-Control Kommission in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes geeignet, die Sicherheit des Betriebes auf Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu beeinträchtigen, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Schienen-Control Kommission Empfehlungen zu unterbreiten, deren Erfüllung diese Beeinträchtigung vermeidet. Sieht sich die Schienen-Control Kommission nicht in der Lage, diesen Empfehlungen nach deren Überprüfung ganz oder teilweise zu entsprechen, hat sie dies dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

(6) Sind bevorstehende oder getroffene Entscheidungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie geeignet, den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu beeinträchtigen, hat die Schienen-Control Kommission dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Empfehlungen zu unterbreiten, deren Erfüllung diese Beeinträchtigung vermeidet. Sieht sich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nicht in der Lage, diesen Empfehlungen nach deren Überprüfung ganz oder teilweise zu entsprechen, hat er dies der Schienen-Control Kommission unter Angabe der Gründe mitzuteilen.“

[Artikel 56 Abs. 3 RL 2012/34/EU zu Abs. 4 bis 6]

11. Im § 14 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2 Z 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

12. Im § 14a Abs. 2 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

13. Im § 15 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

14. § 15a Z 1 lautet:

„1. Angaben über die Art des angestrebten Eisenbahnverkehrsdienstes (Güterverkehrsdienst/Personenverkehrsdienst);“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

15. § 15a Z 8 lit. d) lautet:

„d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Transportmittel, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Schienenfahrzeuge sowie der Finanzierungsplan dafür;“

[Anhang III lit. d RL 2012/34/EU]

16. Dem § 15a Z 8 wird folgende lit. f) angefügt:

„f) Steuern und Sozialversicherungsbeiträge;“

[Anhang III lit. f RL 2012/34/EU]

17. § 15a Z 10 lautet:

„10. Angaben über die Deckung der Unfallhaftpflicht.“

18. § 15b Abs. 1 Z 4 lautet:

„4. Vorliegen einer Versicherung oder einer angemessenen, zu marktüblichen Konditionen ausgestellten Bürgschaft; beides zur Deckung der Unfallhaftpflicht nach österreichischem oder internationalem Recht, insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Güter, Post und für an einer Eisenbahnbeförderung nicht beteiligte Dritte.“

[Artikel 22 RL 2012/34/EU]

19. Im § 15e wird die Wortgruppe „der beantragten Eisenbahnverkehrsleistung“ durch die Wortgruppe „des beantragten Eisenbahnverkehrsdienstes“ ersetzt.

20. § 15g samt Überschrift entfällt.

21. § 15h samt Überschrift lautet:

„Überprüfungen

§ 15h. (1) Zur Überprüfung, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung vorliegen, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren wiederkehrend, erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab Verkehrsöffnung, von sich aus und vor Ablauf der Fünfjahresfrist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Voraussetzungen nachzuweisen.

[Artikel 24 Abs. 1 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(2) Beabsichtigt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, seine Geschäftstätigkeit erheblich zu ändern oder erheblich zu erweitern, ist diese Absicht dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anzuzeigen und diesem noch vor der erheblichen Änderung oder erheblichen Erweiterung nachzuweisen, dass die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung trotz der erheblichen Änderung oder erheblichen Erweiterung seiner Geschäftstätigkeit nach wie vor vorliegen.

[Artikel 24 Abs. 6 RL 2012/34/EU]

(3) Hat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sechs Monate lang die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten ab Erlassung der Verkehrsgenehmigung noch keine Eisenbahnverkehrsdienste erbracht, hat es dies dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anzuzeigen und nachzuweisen, dass die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nach wie vor vorliegen. Im Falle, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen noch keine Eisenbahnverkehrsdienste erbracht hat, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Frist angemessen zu erstrecken, wenn das durch die Besonderheit des beabsichtigten Eisenbahnverkehrsdienstes gerechtfertigt ist.

[Artikel 24 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bei Auftreten ernsthafter Zweifel am Vorliegen der für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderlichen Voraussetzungen eine amtswegige Überprüfung vorzunehmen.“

22. Im § 15i Abs. 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

23. Dem § 15i wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Verkehrsgenehmigung zu entziehen, wenn über sein Vermögen ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist und der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu Überzeugung gelangt, dass keine realistischen Aussichten auf eine erfolgreiche Sanierung innerhalb einer vertretbaren Zeit bestehen.“

[Artikel 24 Abs. 7 RL 2012/34/EU]

24. Im § 15j Abs. 1 wird die Wortfolge „Europäischen Kommission“ durch die Wortfolge „Europäischen Eisenbahnagentur“ ersetzt.

25. § 15j Abs. 2 lautet:

„(2) Wenn anlässlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Inland ernsthafte Zweifel darüber bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einzelne Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU nicht mehr vorliegen, hat dies der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Behörde des anderen Staates mitzuteilen.“

[Artikel 24 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

26. § 15k samt Überschrift lautet:

„Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 15k. Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

1. durch Entziehung der Verkehrsgenehmigung;
2. mit dem Tod oder sonstigem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Inhabers der Verkehrsgenehmigung.“

27. § 16 samt Überschrift lautet:

„Erforderlichkeit der Verkehrskonzession

§ 16. Für die Erbringung nachstehender Eisenbahnverkehrsdienste in Österreich auf Eisenbahninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen durch natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich genügt, wenn nicht schon die Berechtigung zur Erbringung dieser Art von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Grund einer Verkehrsgenehmigung gegeben ist, eine Verkehrskonzession:

1. Personenverkehrsdienste im Stadt- oder Vorortverkehr;
2. Güterverkehrsdienste im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr.“

28. Im § 16a wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

29. § 16b Abs. 1 Z 4 lautet:

„4. Vorliegen einer Versicherung oder einer angemessenen, zu marktüblichen Konditionen ausgestellten Bürgschaft; beides zur Deckung der Unfallhaftpflicht nach österreichischem oder internationalem Recht, insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Güter, Post und für an einer Eisenbahnbeförderung nicht beteiligte Dritte.“

30. § 16d samt Überschrift lautet:

„Überprüfungen

§ 16d. § 15h Abs. 1 und 4 gilt auch für Verkehrskonzessionen.“

31. § 16f samt Überschrift lautet:

„Erlöschen der Verkehrskonzession

§ 16f. Die Verkehrskonzession erlischt:

1. bei Nichteinhaltung der festgesetzten Verkehrseröffnungsfrist;
2. durch Entziehung der Verkehrsgenehmigung;

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

3. mit dem Tod oder sonstigem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Inhabers der Verkehrskonzession.“

32. Im § 17 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

33. Im § 18 Abs. 2 und 3 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

34. Im § 18d wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

35. Im § 19 Abs. 3 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

36. Im § 21 Abs. 2, 3, 5 und 7 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

37. Im § 21a Abs. 2 und 4 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

38. Im § 22 Abs. 1 und 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

39. Im § 22 Abs. 3 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

40. Im § 22 Abs. 5 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

41. Im § 22a wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

42. Im § 22b Abs. 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

43. § 24 samt Überschrift lautet:

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

„§ 24. Die Zuständigkeit zur Vergabe oder Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach der 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, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S 1, richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl. Nr. 376.“

44. Im § 26 entfällt der Abs. 2; im Abs. 1 entfällt die Gliederungsbezeichnung „(1)“.

45. § 32a Abs. 3 letzter Satz entfällt.

46. Im § 32a Abs. 6 werden das Wort „Ziviltechniker“ durch das Wort „Ziviltechnikern“, das Wort „Technische“ durch das Wort „Technischen“, und das Wort „natürliche“ durch das Wort „natürlichen“ ersetzt.

47. § 33a Abs. 1 letzter Satz entfällt.

48. Im § 33a Abs. 2 werden das Wort „Ziviltechniker“ durch das Wort „Ziviltechnikern“, das Wort „Technische“ durch das Wort „Technischen“, das Wort „natürliche“ durch das Wort „natürlichen“ und das Wort „sonstige“ durch das Wort „sonstigen“ ersetzt.

49. Im § 37 Einleitungssatz wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ und die Wortgruppe „der dabei zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung“ durch die Wortgruppe „des dabei zu erbringenden Eisenbahnverkehrsdienstes“ ersetzt.

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

50. Im § 37 Z 1 und 2 wird die Wortgruppe „der zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung“ durch die Wortgruppe „des zu erbringenden Eisenbahnverkehrsdienstes“ ersetzt.

51. Im § 37a Abs. 6 entfällt die Wortgruppe „sowie staatlich autorisierte Anstalten“.

52. Im § 37b Abs. 1 Z 2 wird die Wortgruppe „Art der Eisenbahnverkehrsleistung“ durch die Wortgruppe „Art des Eisenbahnverkehrsdienstes“ ersetzt.

53. Im § 37c Abs. 1 Z 2 lit. b) wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

54. Im § 39a Abs. 2 werden die Worte „Schieneninfrastruktur“ durch die Worte „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

55. Im § 39b Abs. 1 Z 6 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

56. Im § 40 Abs. 2 Z 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

57. Nach § 41a wird folgender § 41b samt Überschriften eingefügt:

„Bewertungsstelle

§ 41b. Die in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, ABl. Nr. L 121 vom 30.04.2013 S. 8, angeführte Tätigkeit einer Bewertungsstelle darf nur ausüben, wer hierfür als Konformitätsbewertungsstelle von der Akkreditierungsstelle (§ 3 Akkreditierungsgesetzes 2012) akkreditiert ist.“

[Artikel 7 lit. c DurchführungsVO Nr. 402/2013]

58. Im § 53a Abs. 1 und 2 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

59. § 53e samt Überschrift lautet:

„Zwangmaßnahmen

§ 53e. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 53c Abs. 5 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so hat die Schienen-Control GmbH mit Bescheid die zur Ermöglichung des Anschlusses oder der Mitbenützung erforderlichen Maßnahmen zu verfügen.“

60. § 53f samt Überschrift lautet:

„Überwachung des Wettbewerbs

§ 53f. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen

1. einem Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des Anschlusses oder der Mitbenützung einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt im Falle des Zuwiderhandelns ein den bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtlichen Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder das nicht entsprechende Verhalten zu untersagen oder
2. den bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtlichen Rechtsvorschriften nicht entsprechende Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.“

61. Im § 54 lauten die Z 3 und 4:

- „3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur für Zugangsberechtigte und

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

4. durch die Schaffung einer Überwachung des Wettbewerbs zum Schutze von Fahrwegkapazitätsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung“

62. Nach § 54 wird folgender § 54a samt Überschrift eingefügt:

„Ausnahmen vom Geltungsbereich des 6. Teiles

§ 54a. (1) Ausgenommen von der Anwendung des § 55 Abs. 2 bis 5 sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste ausschließlich im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen oder regionalen, vernetzten Nebenbahnen erbringen, oder
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste ausschließlich auf solchen vernetzten Nebenbahnen erbringen, die nur für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.

Dies gilt jedoch nicht für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt von einem Rechtsträger kontrolliert werden, der andere Eisenbahnverkehrsdienste als solche im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr erbringt oder in sich integriert.

[Artikel 2 Abs. 1 der RL 2012/34/EU]

(2) Ausgenommen von der Anwendung der §§ 55b Abs. 3, 55c, 59, 60, 62 Abs. 3 und 4, 62b Abs. 3 und 4, 63 bis 64a, § 65 Abs. 2 bis 9, 65a, 65b Abs. 2 bis 4, 65c bis 65g, 66 Abs. 1 zweiter Satz, 67 bis 69a, 69c, 70, 70a Abs. 3, 73a Abs. 1, 74 und 74a sind:

1. örtliche und regionale, eigenständige vernetzte Nebenbahnen für Personenverkehrsdienste;
2. vernetzte Nebenbahnen, die nur für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind;
3. vernetzte Nebenbahnen, die ausschließlich für die Erbringung regionaler Güterverkehrsdienste durch einen einzigen Zugangsberechtigten genutzt werden, und insoweit als kein Begehren von einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorliegt.

[Artikel 2 Abs. 3 lit. a) bis c) der RL 2012/34/EU]

(3) Betreiber von Serviceeinrichtungen sind von der Anwendung der §§ 58a Abs. 2, 58b, 62a Abs. 2 bis 5, 69b, 70a Abs. 1 und 5, 71a, 73, 73a Abs. 2, 74, 74a und 75 ausgenommen, wenn die Serviceeinrichtung an eine im Abs. 2 angeführte Nebenbahn angeschlossen ist. Ist die Serviceeinrichtung an eine im Abs. 2 Z 3 angeführte Nebenbahn angeschlossen, gilt diese Anwendungsausnahme nur insoweit, als kein Begehren von einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorliegt.

[Artikel 2 Abs. 3 lit. a) bis c) der RL 2012/34/EU]

(4) Wenn sie für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind, sind ausgenommen:

1. örtliche und regionale, vernetzte Nebenbahnen von der Anwendung des § 55b Abs. 3;
2. örtliche, vernetzte Nebenbahnen von der Anwendung der §§ 55c, 59, 60, 62 Abs. 3 und 4, 62b Abs. 3 und 4, 63 bis 64a, § 65 Abs. 2 bis 9, 65a, 65b Abs. 2 bis 4, 65c bis 65g, 66 Abs. 1 zweiter Satz, 67 bis 69a, 69c, 70, 70a Abs. 3, 73a Abs. 1, 74 und 74a.

Voraussetzung für eine solche Ausnahme ist das Vorliegen einer Entscheidung der Europäischen Kommission darüber, dass diese vernetzten Nebenbahnen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Zuständig für die Einholung einer derartigen Entscheidung ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die eine solche Ausnahme anstreben, haben dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Unterlage in zweifacher Ausfertigung zur Verfügung zu stellen, in der unter Bezugnahme insbesondere auf die Streckenlänge, den Auslastungsgrad und das potentiell betroffene Verkehrsaufkommen begründet ist, warum der vernetzten Nebenbahn keine strategische Bedeutung für den Schienenverkehrsmarkt zukommt.“

[Artikel 2 Abs. 4 der RL 2012/34/EU]

63. § 55 samt Überschrift lautet:

„Trennungsmaßnahmen

§ 55. (1) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt Eigentum einer Gebietskörperschaft sind oder von einer solchen kontrolliert werden, haben in Bezug auf die Geschäftsführung, die

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine von Gebietskörperschaften unabhängige Stellung zu haben, aufgrund deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die vom Vermögen, vom Haushaltsplan und von der Rechnungsführung der Gebietskörperschaften getrennt sind.

[Artikel 4 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben im Rechnungswesen getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen einerseits für die Funktion Eisenbahnverkehrsunternehmen und andererseits für die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erstellen und zu veröffentlichen; öffentliche Mittel, die einem dieser beiden Tätigkeitsbereiche zufließen, dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

[Artikel 6 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben im Rechnungswesen getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von einerseits Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr und von andererseits Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr zu erstellen und zu veröffentlichen. Öffentliche Zuwendungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind im Einklang mit Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

[Artikel 6 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

(4) Die Rechnungsführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß Abs. 1, 3 und 4 muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots der Übertragung von öffentlichen Geldern zugunsten eines Geschäftsbereichs auf den anderen sowie die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu kontrollieren.

[Artikel 6 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

(5) Die Schienen-Control Kommission ist befugt, entweder selbst zu überprüfen, oder durch von ihr Beauftragte überprüfen zu lassen, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen die Bestimmungen über die getrennte Rechnungsführung einhalten; werden die Bestimmungen nicht eingehalten, ist dies bescheidmäßig festzustellen. Im Verwaltungsverfahren haben die überprüften Eisenbahnunternehmen der Schienen-Control Kommission auf Verlangen alle sachdienlichen Informationen zukommen zu lassen.“

[Artikel 56 Abs. 12 RL 2012/34/EU]

64. Nach § 55 werden folgende §§ 55a, § 55b und 55c samt Überschriften eingefügt:

„Vorlage von Buchführungsdaten

§ 55a. (1) Die Schienen-Control Kommission ist befugt, von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Eisenbahninfrastrukturbetriebes erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen, dass sie alle oder einen Teil der im Anhang VIII der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorlegen, wie es entsprechend dem Zweck der Vorlage dieser Daten erforderlich und angemessen ist.

[Artikel 56 Abs. 12 erster Unterabsatz dritter Satz RL 2012/34/EU]

(2) Die Schienen-Control Kommission ist befugt, aus diesen Finanzdaten Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen zu ziehen und diese der Bundeswettbewerbsbehörde anzuzeigen.“

[Artikel 56 Abs. 12 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

§ 55b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung eine Leitstrategie auszuarbeiten, wie das Netz der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen mit Hilfe öffentlicher Mittel ausgestaltet werden soll, um dem künftigen Mobilitätsbedarf Rechnung zu tragen und die schrittweisen Einführung eines integralen Taktfahrplanes für all diese Eisenbahnen zu ermöglichen. Dabei sind

1. die Prognosewerte zur Verkehrsentwicklung zugrunde zu legen,
2. die Erfordernisse zur Verbesserung der Qualität und Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur zu berücksichtigen,

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

3. die Erfordernisse für die schrittweise Einführung eines integralen Taktfahrplanes zu berücksichtigen,
4. die Erfordernisse für eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs, insbesondere erforderliche Neu- und Ausbaumaßnahmen, zu berücksichtigen, sowie
5. gegebenenfalls die allgemeinen Erfordernisse der Europäischen Union, wozu auch die Zusammenarbeit mit benachbarten Drittstaaten zählt, zu berücksichtigen.

[Artikel 8 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Die Leitstrategie ist auf einen künftigen Zeitraum von mindestens fünf Jahren auszurichten, und sie ist jeweils weiter zu entwickeln. Bei der Ausarbeitung und Weiterentwicklung der Leitstrategie sind die betroffenen Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen einschließlich der Eisenbahnunternehmen anzuhören, und sie ist mit dem Bundesminister für Finanzen abzustimmen. Die Leitstrategie ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zumindest auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.

[Artikel 8 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Leitstrategie bei der Ausarbeitung ihrer Geschäftspläne, die ein Investitions- und Finanzierungsprogramm zu enthalten haben, zu Maßnahmen der Planung, des Baues und der Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur, welche mit Hilfe öffentlicher Mittel finanziert werden sollen, zu berücksichtigen. Der Geschäftsplan ist so zu gestalten, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts und eine Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Alle Vertragsbedingungen und die Modalitäten für die Zahlungen, mit denen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, haben im Voraus vereinbart zu sein. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben vor der Annahme der Geschäftspläne den bekannten Zugangsberechtigten, die Zugang ausüben oder begehren, und auf Verlangen auch weiteren Zugangsberechtigten zu ermöglichen, sich über den für die Ausgestaltung der Eisenbahninfrastruktur relevanten Inhalt des Geschäftsplanes bzw sonstigen Planes zu informieren und sich dazu zu äußern.

[Artikel 8 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur

§ 55c. (1) Zwischen Gebietskörperschaften und Eisenbahninfrastrukturunternehmen über Zuschüsse und Förderung bzw. Finanzierungsbeiträge zur Eisenbahninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen abgeschlossene Verträge haben eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren vorzusehen und Regelungen zu enthalten, die bewirken sollen, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen von sich aus die mit der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur verbundenen Kosten und die Wegeentgelte senkt. Bei ihrem Abschluss haben die Vertragspartner die Grundsätze und Eckdaten gemäß Anhang V der Richtlinie 2012/34/EU einzuhalten.

[Artikel 30 Abs. 2 und 3 RL 2012/34/EU]

(2) Wurde ein Vertrag im Sinne des Abs. 1 mit einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgeschlossen, so hat ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Kohärenz des Vertrages mit seinen Geschäftsplänen zu sorgen.

[Artikel 30 Abs. 6 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Die Behörde, die zum Abschluss des Vertrages für die Gebietskörperschaft zuständig ist, hat es denjenigen, die Fahrwegkapazität auf der vom Vertragsinhalt erfassten Eisenbahninfrastruktur zugewiesen bekommen haben oder die während der vorgesehenen Vertragslaufzeit die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf einer solchen Eisenbahninfrastruktur zu begehren beabsichtigen, zu ermöglichen, sich vor Vertragsabschluss über den vorgesehenen Vertragsinhalt zu informieren und zu äußern. Zu diesem Zweck hat die Behörde den vorgesehenen Vertragsinhalt auf ihrer Internetseite zugänglich zu machen und eine angemessene Frist für die Abgabe einer Äußerung festzulegen.

[Artikel 30 Abs. 6 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Die Verträge sind von der Behörde, die für die Gebietskörperschaft den Vertrag abgeschlossen hat, innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss auf ihrer Internetseite während der gesamten Vertragslaufzeit zu veröffentlichen.

[Artikel 30 Abs. 6 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(5) Die Zuständigkeit zum Abschluss solcher Verträge richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen.

(6) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zwecks Beurteilung des Finanzbedarfs für Instandhaltung oder Ersetzung im Zusammenhang mit den Aktiva ein Verzeichnis ihrer eigenen Aktiva und der Aktiva, deren Verwendung ihnen obliegt, sowie über Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Eisenbahninfrastruktur zu erstellen und zu führen.

[Artikel 30 Abs. 7 RL 2012/34/EU]

(7) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ein Verfahren für die Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden, festzulegen und dieses Verfahren von Zeit zu Zeit entsprechend den bewährten internationalen Verfahren anzupassen.“

[Artikel 30 Abs. 8 RL 2012/34/EU]

65. Die Überschrift vor der Paragraphenüberschrift des § 56 lautet:

„2. Hauptstück

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, zu Serviceeinrichtungen und -leistungen

1. Abschnitt

Allgemeines“

66. § 56 samt Überschrift lautet:

„Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

§ 56. (1) Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Dieses Zugangsrecht schließt auch den Zugang zu Anlageteilen für die Anbindung von Serviceeinrichtungen und zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen könnten.

[Artikel 10 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Fahrwegkapazität ist die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.“

[Artikel 3 Z 24 und 27 RL 2012/34/EU]

67. § 57 samt Überschrift lautet:

„Zugangsberechtigte

§ 57. (1) Zugangsberechtigte sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten;

[Artikel 10 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

3. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr;

[Artikel 10 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

4. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder von Fahrwegkapazitätsberechtigten, deren Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität mit Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten unvereinbar sind, hat die Schienen-Control Kommission in einem Feststellungsbescheid festzustellen, ob der Hauptzweck des grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum liegt. Dem Fahrwegkapazitätsberechtigten, dessen beabsichtigte Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten Gegenstand des Feststellungsverfahrens ist, kommt im Feststellungsverfahren Parteistellung zu.

[Artikel 10 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

(3) In dem das Feststellungsverfahren einleitenden Antrag haben die Antragsteller und im weiteren Verfahren die übrigen Parteien die Informationen zur Verfügung zu stellen, die nach vernünftigem Ermessen für die Entscheidungsfindung der Schienen-Control Kommission erforderlich sind. Wenn es nach Prüfung der Informationen erforderlich ist, ist die Schienen-Control Kommission berechtigt, von den Parteien weitere Informationen anzufordern. Innerhalb eines Monats nach Einlangen des Antrages hat die Schienen-Control Kommission Gespräche mit den Parteien einzuleiten. Über den Antrag ist innerhalb einer mit den Parteien festgelegten Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen aller entscheidungsrelevanten Informationen zu entscheiden.“

[Artikel 11 Abs. 2 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

68. § 57b erhält die Gliederungsbezeichnung „§ 57c.“; § 57a erhält die Gliederungsbezeichnung „§ 57b.“

69. Nach § 57 wird folgender § 57a (neu) samt Überschrift eingefügt:

„Fahrwegkapazitätsberechtigte

§ 57a. Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität haben:

1. Zugangsberechtigte;
2. internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben.“

[Artikel 3 Z 19; Artikel 38 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

70. § 57b (neu) samt Überschrift lautet:

„Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte

§ 57b. (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich ihrer künftigen Erlöse und der Fahrwegnutzung Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte festlegen, die angemessen, transparent und diskriminierungsfrei sein müssen, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und der Europäischen Kommission mitzuteilen sind.

[Artikel 41 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(2) Die Anforderungen gemäß Abs. 1 dürfen eine Finanzgarantie nur in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Fahrwegkapazitätsberechtigten sowie einen Nachweis der Fähigkeit zur Abgabe entsprechender Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.“

[Artikel 41 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

71. § 57c (neu) samt Überschrift lautet:

„Bedienungsverbot bei grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten

§ 57c. (1) Das mit dem Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zwecks Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten verbundene Recht eines im § 57 Z 2 angeführten Zugangsberechtigten, österreichische Bahnhöfe oder Haltestellen zu bedienen, ist für diejenigen Bahnhöfe oder Haltestellen, die sich zwischen dem Ursprungs- und dem Zielort des grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes befinden und auf Eisenbahnen oder Teilen derselben liegen, auf denen die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Personenverkehr auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Art. 2 lit. i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) erfolgt, insoweit ausgenommen oder eingeschränkt, als in einem Feststellungsverfahren mit Bescheid festgestellt

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

worden ist, dass ansonsten das wirtschaftliche Gleichgewicht eines solchen öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wäre.

[Artikel 11 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Zuständig für die Feststellung, ob die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet, ist die Schienen-Control Kommission. Berechtig zur Einbringung eines Antrages auf Feststellung ist jede Vertragspartei des öffentlichen Dienstleistungsauftrages und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Den Antragsberechtigten und dem Fahrwegkapazitätsberechtigten, dessen beabsichtigte Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten Gegenstand des Feststellungsverfahrens ist, kommt im Feststellungsverfahren Parteistellung zu.

[Artikel 11 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(3) Ob durch die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr auf den Eisenbahnen oder Teilen derselben, auf denen diese Bahnhöfe oder Haltestellen liegen, gefährdet würde und ob aus dem Grunde das Zugangsrecht ausgenommen oder einzuschränken ist, ist anhand einer von der Schienen-Control Kommission oder einem von dieser Beauftragten zu erstellenden Marktanalyse zu ermitteln und in einem Feststellungsbescheid festzustellen. Die Schienen-Control Kommission hat die allgemeinen Kriterien, die sie einer derartigen Ermittlung zugrunde legt, von Vorn herein und einen erlassenen Feststellungsbescheid anonymisiert auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

(4) Im Feststellungsbescheid ist weiters auszusprechen, ab welchem Zeitpunkt eine erneute Feststellung beantragt werden darf. Antragsberechtigt ist jede Vertragspartei des öffentlichen Dienstleistungsauftrages, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Fahrwegkapazitätsberechtigte, dessen beabsichtigte Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten Gegenstand des vorangegangenen Feststellungsverfahrens war. Parteien im erneuten Feststellungsverfahren sind alle Antragsberechtigten.

[Artikel 11 Abs. 2 erster Unterabsatz und Abs. 3 RL 2012/34/EU]

(5) In dem das Feststellungsverfahren und das erneute Feststellungsverfahren einleitenden Antrag haben die Antragsteller und im weiteren Verfahren die übrigen Parteien die Informationen zur Verfügung zu stellen, die nach vernünftigem Ermessen für die Entscheidungsfindung der Schienen-Control Kommission erforderlich sind. Wenn es nach Prüfung der Informationen erforderlich ist, ist die Schienen-Control Kommission berechtigt, von den Parteien weitere Informationen anzufordern. Innerhalb eines Monats nach Einlangen des Antrages hat die Schienen-Control Kommission Gespräche mit den Parteien einzuleiten. Über den Antrag ist innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen aller entscheidungsrelevanten Informationen zu entscheiden.“

[Artikel 11 Abs. 2 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

72. § 58 samt Überschrift lautet:

„Mindestzugangspaket

§ 58. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren:

1. die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;
2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
3. die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
4. Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.“

[Artikel 13 Abs. 1 i.V.m. Anhang II Z 1 lit. c, d, e, f RL 2012/34/EU]

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Zugangsberechtigten das Mindestzugangspaket transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

73. Nach § 58 werden folgende §§ 58a und 58b samt Überschriften eingefügt:

„Serviceeinrichtungen

§ 58a. (1) Eine Serviceeinrichtung ist eine Anlage, umfassend auch Grundstücke, Gebäude und Ausrüstung, die ganz oder teilweise speziell dafür hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der im § 58b Abs. 1 bis 3 angeführten Leistungen als Serviceleistungen in ihr erbringen zu können.

[Artikel 3 Z 11 RL 2012/34/EU]

(2) Der Betreiber einer im § 58b Abs. 1 angeführten Serviceeinrichtung hat diese ganz oder teilweise als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung auszuschreiben, wenn diese mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und die Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber dem Betreiber ihr Interesse am Zugang zur Serviceeinrichtung auf der Grundlage eines nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben. Von dieser Verpflichtung kann sich der Betreiber der Serviceeinrichtung durch den Nachweis befreien, dass die Serviceeinrichtung infolge eines Umstellungsprozesses von keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden kann.

[Artikel 13 Abs. 6 RL 2012/34/EU]

Zugang zu Serviceeinrichtungen, Gewährung von Serviceleistungen

§ 58b. (1) Betreiber von Serviceeinrichtungen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, zu ihren nachfolgend angeführten Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen zu ermöglichen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden:

1. Personenbahnhöfe, deren Gebäude und Einrichtungen, einschließlich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf;
2. Güterterminals;
3. Verschubbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen;
4. Abstellgleise, die speziell für das zeitweilige Parken von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen von Fahrwegkapazität bestimmt sind;
5. Wartungseinrichtungen, mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder anderen Arten von Schienenfahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen;
6. andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen;
7. Hafenanlagen mit Verkehr auf Eisenbahnen;
8. Hilfseinrichtungen;
9. Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen,

[Artikel 3 Z 29; Artikel 13 Abs. 2 i.V.m. Anhang II Z 2 RL 2012/34/EU; Z 10 kein EU-Recht]

(2) Bietet ein Betreiber von Serviceeinrichtungen die im Folgenden aufgezählten Zusatzleistungen an, so sind diese Zusatzleistungen sämtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren:

1. das Vorheizen von Personenzügen;
2. die Bereitstellung von Fahrstrom;
3. Abschluss von kundenspezifischen Verträgen über die Überwachung von Gefahrguttransporten oder die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge;
4. Beförderung von Schienenfahrzeugen zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen.

[Artikel 13 Abs. 7 i.V.m. Anhang II Z 3 RL 2012/34/EU; Z 4 kein EU-Recht]

(3) Folgende Nebenleistungen kann der Betreiber einer Serviceeinrichtung Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, gewähren, ist hiezu aber nicht verpflichtet; bietet er jedoch solche Nebenleistungen an, sind sie Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren:

1. Zugang zum Telekommunikationsnetz;
2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
3. die technische Inspektion von Schienenfahrzeugen;
4. Fahrscheinverkauf in Personbahnhöfen;

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

5. Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, bestehend aus nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebes durchgeführte Arbeiten mit dem Erfordernis der Herausnahme eines Schienenfahrzeuges aus dem Betrieb; diese Leistungen werden in Wartungseinrichtungen erbracht, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Schienenfahrzeugen bestimmt sind, die besonderer Einrichtungen bedürfen.

[Artikel 13 Abs. 8 i.V.m. Anhang II Z 4 RL 2012/34/EU]

(4) Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen hat Eisenbahnverkehrsunternehmen Serviceleistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Serviceleistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.“

(kein EU-Recht)

74. § 59 samt Überschrift lautet:

„Schienennetz-Nutzungsbedingungen

§ 59. (1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen und zu veröffentlichen. Es hat die Schienennetz-Nutzungsbedingungen unentgeltlich in elektronischer Form auf seiner Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen und über ein gemeinsames Internetportal, das von Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen ihrer Zusammenarbeit einzurichten ist, zugänglich zu machen.

[Artikel 27 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten, bei Bedarf zu ändern und gegenüber jedem Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden.

[Artikel 27 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

(3) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Erwerb seiner Schienennetz-Nutzungsbedingungen jedermann gegen Bezahlung eines Entgelts, das nicht höher sein darf als die Kosten der Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, zu ermöglichen.

[Artikel 27 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(4) In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, und Angaben über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanzielle Modalitäten enthalten zu sein. Darüber hinaus haben in Schienennetz-Nutzungsbedingungen Informationen über die Bedingungen, einschließlich der administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten für den Zugang zu an ihre Eisenbahninfrastruktur angeschlossenen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und über die Gewährung der Serviceleistungen, die in solchen Serviceeinrichtungen erbracht werden, enthalten zu sein oder es hat ein Verweis auf eine Internetseite enthalten zu sein, in der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form in für jedermann zugänglicher Weise veröffentlicht sind. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben insbesondere enthalten zu sein:

[Artikel 27 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

1. ein Abschnitt, der die Art der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, wobei diese Angaben auf Jahresbasis mit dem veröffentlichten Eisenbahninfrastrukturregister im Einklang zu stehen und auf dieses zu verweisen haben;
2. ein Abschnitt, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
 - a) hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung;
 - b) ausreichende Informationen zu den Entgelten;
 - c) andere für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur relevante Angaben zum Mindestzugangspaket und den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und zur Gewährung von Serviceleistungen, die in den Serviceeinrichtungen erbracht werden, wenn all dies nur durch einen einzigen Anbieter erbracht wird;
 - d) Ausführungen im Einzelnen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 67a, 67d, 67e und 69a Abs. 2 angewandt werden;
 - e) Angaben zu beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den nächsten fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen;

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

3. ein Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Fahrwegkapazität; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben; des Weiteren hat er spezifische Kriterien zu enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
 - a) das Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
 - b) Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte;
 - c) einen Zeitplan für das aufgrund von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durchzuführende Verfahren einschließlich des Zuweisungsverfahrens sowie einen Zeitplan für Verfahren zur zeitlichen Planung plan- und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten;
 - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems;

[Artikel 46 Abs. 4 und 6 RL 2012/34/EU]

 - e) im Fall einer Überlastung der Eisenbahninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
 - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Eisenbahninfrastruktur und
 - g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Eisenbahninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

[Artikel 52 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

Zusätzlich ist in diesem Abschnitt im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Eisenbahnverkehrsdienste im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdienste und der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens gestellt werden, sicherzustellen. Der Abschnitt hat ein Muster für ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen zu enthalten;

4. einen Abschnitt mit Informationen, die für die Einbringung eines Antrages auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung, einer Verkehrskonzession, einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und einer Sicherheitsbescheinigung Teil B erforderlich sind oder mit Angabe einer Internetseite, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt sind;
5. einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren im Hinblick auf:
 - a) den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur;
 - b) die Gewährung des Mindestzugangspaketes;
 - c) den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung der Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden;
 - d) die leistungsabhängige Entgeltregelung;
6. einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und über die Gewährung von Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, sowie über die dafür zu entrichtenden Entgelte;
7. einen Mustervertrag für Rahmenverträge.

[Anhang IV RL 2012/34/EU]

(5) Die Bestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen so gefasst sein, dass sie der Zuweisungsstelle keinen Ermessensspielraum ermöglichen, Fahrwegkapazitätsberechtigte diskriminieren zu können.

[Artikel 56 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(6) Betreiber von Serviceeinrichtungen haben dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen folgende Informationen, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten zu sein haben, entweder mitzuteilen, oder diesem eine Internetseite bekanntzugeben, auf der diese Informationen unentgeltlich und in elektronischer Form in für jedermann zugänglicher Weise veröffentlicht sind:

1. entgeltbezogene Informationen;

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

2. Informationen über die Bedingungen, einschließlich der administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung der Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden.

[Artikel 31 Abs. 10, Anhang IV Z 6 RL 2012/34/EU]

(7) Ein Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist der Schienen-Control Kommission unverzüglich nach dessen Erstellung vorzulegen.

(8) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs. 4) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen und der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.“

[Artikel 27 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

75. § 59a samt Überschrift entfällt.

76. § 59b samt Überschrift entfällt.

77. § 62 Abs. 1 lautet:

„(1) Zuweisungsstelle ist

1. das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder
2. die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, wenn ihnen die Funktion einer Zuweisungsstelle mit schriftlichem Vertrag übertragen worden ist.“

78. § 62 Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben entweder an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, an die beiden Letztgenannten aber nur dann, wenn diese rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind und selbst keine Eisenbahnverkehrsdienste erbringen, mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, die sodann diese Aufgaben als Zuweisungsstelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen haben; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

[Artikel 7 Abs. 1 und 2 RL 2012/34/EU]

(4) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control Kommission das Unternehmen bekannt zu geben, an das sie die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise vertraglich übertragen haben.“

79. Nach § 62 werden folgende §§ 62a und 62b samt Überschriften eingefügt:

„Betreiber einer Serviceeinrichtung

§ 62a. (1) Betreiber einer Serviceeinrichtung ist, wer eine oder mehrere Serviceeinrichtungen betreibt oder eine oder mehrere Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringt. Serviceleistungen sind

1. Leistungen, die in einer Serviceeinrichtung erbracht werden (§ 58b Abs. 1),
2. Zusatzleistungen (§ 58b Abs. 2), oder
3. Nebenleistungen (§ 58b Abs. 3).

[Artikel 3 Z 12 RL 2012/34/EU]

(2) Wird der Betreiber von im § 58b Abs. 1 Z 1 bis 4 und 7 bis 9 angeführten Serviceeinrichtungen direkt oder indirekt von einem Rechtsträger kontrolliert, der auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist, und der dort eine beherrschende

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

de Stellung innehat, so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen so organisiert sein, dass er diese Serviceeinrichtungen organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig von dem Rechtsträger betreiben kann. Ist der Rechtsträger selbst Betreiber einer solchen Serviceeinrichtung, so kann diesem Erfordernis zumindest dadurch entsprochen werden, dass für den Betrieb der Serviceeinrichtung ein von den sonstigen Tätigkeiten des Rechtsträgers getrennter Bereich eingerichtet wird.

[Artikel 13 Abs. 3 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Für eine im § 58b Abs. 1 angeführten Serviceeinrichtung haben deren Betreiber und der Rechtsträger, die diesen Betreiber direkt oder indirekt kontrolliert und auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die Serviceeinrichtungen genutzt wird, eine beherrschende Stellung innehat, eine getrennte Rechnungsführung einschließlich getrennter Bilanzen und getrennter Gewinn- und Verlustrechnungen zu haben.

[Artikel 13 Abs. 3 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Die Schienen-Control Kommission ist befugt zu überprüfen, ob diese Bestimmungen über die getrennte Rechnungsführung eingehalten werden; werden die Bestimmungen nicht eingehalten, ist dies bescheidmäßig festzustellen. Im Verwaltungsverfahren haben die Überprüften der Schienen-Control Kommission auf Verlangen alle sachdienlichen Informationen zukommen zu lassen.

[Artikel 13 Abs. 3 zweiter Unterabsatz und Art. 56 Abs. 12 erster Unterabs. erster und zweiter Satz RL 2012/34/EU]

(5) Wird die Serviceeinrichtung von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist, oder wird der Betreiber direkt oder indirekt von einem solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrolliert, so gilt die Einhaltung der Abs. 2 und 3 als nachgewiesen.

[Artikel 13 Abs. 3 dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

Entgelterhebende Stelle

§ 62b. (1) Entgelterhebende Stelle ist

1. das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder
2. die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, wenn ihnen die Funktion einer entgelterhebenden Stelle mit schriftlichem Vertrag übertragen worden ist.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist, kann die mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise aber auch an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag übertragen.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben entweder an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, an die beiden Letztgenannten aber nur dann, wenn diese rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind und selbst keine Eisenbahnverkehrsdienste erbringen, mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, die sodann diese Aufgaben als entgelterhebende Stelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen haben; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

[Artikel 7 Abs. 1 und 2 RL 2012/34/EU]

(4) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control Kommission das Unternehmen bekannt zu geben, an das sie die mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise vertraglich übertragen haben.“

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

80. Die Überschrift vor der Paragraphenüberschrift des § 63 lautet:

**„2. Abschnitt
Zuweisung von Fahrwegkapazität“**

81. § 63 samt Überschrift lautet:

„Zuweisungsgrundsätze

§ 63. (1) Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen. Im Sinne einer effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sollen insbesondere auch Eisenbahnverkehrsdienste nach einem integralen Taktfahrplan ermöglicht werden.

[Artikel 10 Abs. 1 und Art. 26 RL 2012/34/EU]

(2) Zugewiesene Fahrwegkapazität darf nicht an andere Fahrwegkapazitätsberechtigte übertragen oder nicht für eine andere Art von Eisenbahnverkehrsdiensten als die, für die sie zugewiesen worden ist, genutzt werden. Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch Zugangsberechtigte für solche Fahrwegkapazitätsberechtigte, die kein Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, gilt nicht als Übertragung zugewiesener Fahrwegkapazität.

[Artikel 38 Abs. 1 erster und dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Wer mit zugewiesener Fahrwegkapazität handelt, ist von der Zuweisungsstelle von einer weiteren Zuweisung von Fahrwegkapazität innerhalb der Netzfahrplanperiode auszuschließen, für die die Zuweisung erfolgt ist.

[Artikel 38 Abs. 1 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Die Dauer der Zuweisung von Fahrwegkapazität ist mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt. Es kann jedoch eine Rahmenregelung über die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der betreffenden Eisenbahninfrastruktur vereinbart werden, die eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.“

[Artikel 38 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

82. § 64 samt Überschrift lautet:

„Rahmenregelung

§ 64. (1) Die Zuweisungsstelle kann mit einem Fahrwegkapazitätsberechtigten eine Regelung treffen, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode vorsieht. Es kann die zeitliche Bandbreite festgelegt werden, innerhalb der Fahrwegkapazität anzubieten ist, wenn die beantragte Fahrwegkapazität nicht verfügbar ist. Die Zuweisung einzelner Zugtrassen darf nicht geregelt werden.

[Artikel 38 Abs. 2 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU, Artikel 42 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode hat, ausgenommen im Falle des Abs. 3, in Form eines schriftlichen Rahmenvertrages zu erfolgen. Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt, haben die Zuweisungsstellen Rahmenverträge mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen.

(3) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Eisenbahninfrastruktur hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Rahmenurkunde zu erfolgen.

(4) Rahmenregelungen dürfen den Zugang zur betreffenden Eisenbahninfrastruktur durch andere Fahrwegkapazitätsberechtigte nicht ausschließen. Rahmenregelungen müssen eine Regelung enthalten, die ihre Änderung im Interesse einer besseren Nutzung der betreffenden Eisenbahninfrastruktur ermöglicht; in einem solchen Fall der Änderung einer Rahmenregelung kann eine Pönale vereinbart werden.

[Artikel 42 Abs. 2 bis 4 RL 2012/34/EU]

(5) Rahmenregelungen sollen auf die Dauer von fünf Jahren befristet sein und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Rahmenregelungen sind der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab ihrer Erstellung von der Zuweisungsstelle vorzulegen.

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren sind gegenüber der Schienen-Control Kommission zu rechtfertigen; dafür sind gleichzeitig mit deren Vorlage Angaben über die der Rahmenregelung als Motiv zugrunde liegenden geschäftlichen Verträge, besonderen Investitionen oder Risiken zu machen. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren unterliegen der Genehmigung der Schienen-Control Kommission; diese ist insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem in Verbindung mit vertraglichen Verpflichtungen, sowie sonstigen vergleichbaren Risiken zu erteilen.

[Artikel 42 Abs. 5 RL 2012/34/EU]

(6) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses sind die wesentlichen Merkmale jeder Rahmenregelung von der Zuweisungsstelle anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Verlangen bekannt zu machen.“

[Artikel 42 Abs. 7 RL 2012/34/EU]

83. § 64a samt Überschrift lautet:

„Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen

§ 64a. (1) Inländische Zuweisungsstellen sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von netzübergreifender Fahrwegkapazität im Eisenbahnsystem der Europäischen Union und der Schaffung von Rahmenregelungen hiefür mit anderen inländischen Zuweisungsstellen, mit anderen Zuweisungsstellen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft zusammenzuarbeiten.

[Artikel 40 Abs. 1 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(2) Dabei haben sie den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen zu bewerten, deren Einrichtung gegebenenfalls vorzuschlagen und diese zu organisieren, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, die Gegenstand eines ad-hoc-Begehrens sind.

[Artikel 40 Abs. 5 RL 2012/34/EU]

(3) Zuweisungsstellen, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf solche anderer Zuweisungsstellen auswirken, haben mit solchen zusammenzuarbeiten, um Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene zuzuweisen oder die Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität zu koordinieren.

[Artikel 40 Abs. 1 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Die im Rahmen der Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen aufgestellten Grundsätze und Kriterien sind von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

[Artikel 40 Abs. 1 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(5) Veranstaltet eine inländische Zuweisungsstelle im Rahmen ihrer Zusammenarbeit mit anderen Zuweisungsstellen eine Sitzung, die wichtig für die Entwicklung von Grundsätzen und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität ist, hat sie die Europäische Kommission davon zu unterrichten und als Beobachter zur Sitzung einzuladen.

[Artikel 40 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(6) Inländische Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control Kommission auf Verlangen ausreichende Informationen über die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und über die IT-Systeme für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu geben.

[Artikel 40 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(7) Die inländischen Zuweisungsstellen sind verpflichtet, ihre Teilnahme an dieser Zusammenarbeit, die Funktionsweise dieser Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien kostenlos im Internet öffentlich zugänglich zu machen.

[Artikel 40 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

(8) Inländische Zuweisungsstellen haben für Zwecke der netzübergreifenden Zuweisung von Fahrwegkapazität sicherzustellen, dass sich ein Fahrwegkapazitätsberechtigter an eine einzige Anlaufstelle wenden kann. Diese Anlaufstelle kann eine der beteiligten Zuweisungsstellen oder eine von den Zuweisungsstellen gemeinsam eingerichtete Stelle sein.“

[Artikel 44 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

84. § 65 samt Überschrift lautet:

„Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Eisenbahninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall der Netzfahrpläne ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen unter Berücksichtigung gemeinschaftsrechtlicher Festlegungen einvernehmlich festzusetzen. Sollte eine solche einvernehmliche Festlegung nicht zustande kommen, ist dieses Intervall durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

[Anhang VII Z 1 RL 2012/34/EU]

(2) Zuweisungsstellen haben mit anderen betroffenen Zuweisungsstellen zu vereinbaren, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplan aufgenommen werden. Abweichungen von dieser Vereinbarung sind nur zulässig, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

[Artikel 43 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

(3) Die Zuweisungsstelle hat dafür Sorge zu tragen, dass spätestens elf Monate vor In-Kraft-Treten des Netzfahrplanes vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Zuweisungsstellen festgelegt sind und diese Zugtrassen soweit wie möglich in dem nachfolgenden Netzfahrplanerstellungsverfahren beibehalten werden.

[Anhang VII Z 4 RL 2012/34/EU]

(4) Die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden soll, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem In-Kraft-Treten des Netzfahrplanes ablaufen. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

[Anhang VII Z 3 und 5 RL 2012/34/EU]

(5) Fahrwegkapazitätsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im grenzüberschreitenden Personenverkehr bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, haben die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control Kommission davon zu unterrichten. Ist die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Personenverkehr auf der vom Begehren betroffenen Eisenbahn oder Teilen derselben durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelt, hat die Schienen-Control Kommission ihrerseits die Vertragsparteien von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens zu unterrichten.

[Artikel 38 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

(6) Die Zuweisungsstelle hat bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

[Artikel 45 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(7) Die Zuweisungsstelle hat speziellen Eisenbahnverkehrsdiensten in den im § 65c Abs. 3 geregelten Fällen im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen.

[Artikel 45 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(8) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Fahrwegkapazitätsberechtigten, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität begehrt oder unverbindlich nachgefragt haben, sowie Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat einzuräumen. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekannt zu machen. Die Zuweisungsstelle soll berechtigten Beanstandungen möglichst Rechnung tragen. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen.

[Artikel 45 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(9) Die Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control Kommission den jeweils geltenden Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen innerhalb eines Monats nach Erstellung des Netzfahrplanes vorzulegen. Die Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben darüber hinaus die Schienen-Control Kommission rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur zu unterrichten.“

85. § 65a samt Überschrift lautet:

„Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten

§ 65a. (1) Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für Fahrweginstandhaltungsarbeiten sind im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu stellen.

(2) Die Zuweisungsstelle hat Auswirkungen auf Fahrwegkapazitätsberechtigte, die durch Vorhaltung von Fahrwegkapazität für regelmäßige Fahrweginstandhaltungsarbeiten hervorgerufen werden, angemessen Rechnung zu tragen.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Fahrwegkapazitätsberechtigten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerplanmäßiger Fahrweginstandhaltungsarbeiten zu unterrichten.“

[Artikel 53 RL 2012/34/EU]

86. § 65b samt Überschrift lautet:

„Koordinierungsverfahren

§ 65b. (1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anbieten, die von der begehrten Fahrwegkapazität abweichen. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen.

[Artikel 46 Abs. 1 und 2 RL 2012/34/EU]

(2) Im Zuge der Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle innerhalb angemessener Frist unentgeltlich und in elektronischer oder schriftlicher Form offenzulegen:

1. Informationen über die von den Fahrwegkapazitätsberechtigten auf denselben Strecken begehrte Fahrwegkapazität;
2. Informationen, welche Fahrwegkapazität auf denselben Strecken zur Zuweisung vorgesehen ist;
3. Informationen über die auf denselben Strecken vorgeschlagene, von der begehrten Fahrwegkapazität abweichende Fahrwegkapazität;
4. vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Dabei darf die Identität der betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten ohne ihre Zustimmung nicht preisgegeben werden.

[Artikel 46 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

(3) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Sie müssen insbesondere der Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rechnung tragen.

[Artikel 46 Abs. 4, Anhang IV Z 3 lit. d RL 2012/34/EU]

(4) Die Zuweisungsstelle hat zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Fahrwegkapazitätsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrter Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet.“

[Artikel 46 Abs. 6, Anhang IV Z 3 lit. e RL 2012/34/EU]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

87. § 65c samt Überschrift lautet:

„Überlastete Eisenbahninfrastruktur

§ 65c. (1) In den Fällen, in denen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wäre, nach Koordinierung der Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren und nach Konsultation der begehrenden Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Eisenbahninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Eisenbahninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

[Artikel 47 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Wurde Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kapazitätsanalyse (§ 65d) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität (§ 65e) umgesetzt wird.

[Artikel 47 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(3) Wurden Entgelte nach § 67a nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung unter nicht diskriminierenden Bedingungen und unter Einhaltung nachstehender Reihenfolge vorrangig zu berücksichtigen:

1. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung von solchen Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr, die im Rahmen eines integralen Taktfahrplanes erbracht werden;
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.

[Artikel 47 Abs. 3, Abs. 4 erster und zweiter Unterabsatz und Abs. 5 RL 2012/34/EU]

(4) Die in Bezug auf überlastete Eisenbahninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Vorrangkriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.“

[Artikel 47 Abs. 6 RL 2012/34/EU]

88. § 65d samt Überschrift lautet:

„Kapazitätsanalyse

§ 65d. (1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Eisenbahninfrastruktur, die verhindern, dass Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Begehren stattgegeben werden kann. In der Analyse sind die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen.

[Artikel 50 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Gegenstand der Analyse sind die Eisenbahninfrastruktur, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Eisenbahnverkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Eisenbahnverkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Eisenbahnverkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen der Eisenbahninfrastruktur.

[Artikel 50 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem eine Eisenbahninfrastruktur als überlastet ausgewiesen wurde.“

[Artikel 50 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

89. Im § 65e wird im Abs. 1 erster Satz und im Abs. 1 Z 3 das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“, im Abs. 1 Z 4 das Wort „Benützungsentgelte“ durch das Wort „Wegeentgelte“ und im Abs. 3 das Zitat „§ 67 Abs. 2“ durch das Zitat „§ 67a“ ersetzt.

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

90. Nach § 65e wird folgender § 65f samt Überschrift eingefügt:

„Verlangen nach Aufgabe von Zugtrassen

§ 65f. Von Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle insbesondere bei überlasteten Fahrwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwertes genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Fahrwegkapazitätsberechtigten entziehen.“

[Artikel 52 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

91. § 66 Abs. 2 lautet:

„(2) In Notfallsituationen und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil ein Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht möglich ist, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung der Eisenbahninfrastruktur erforderlich ist. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann, wenn es dies für notwendig hält, verlangen, dass ihm die Zugangsberechtigten, denen Zugtrassen auf der betreffenden Eisenbahninfrastruktur zugewiesen sind, nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt die Mittel zur Verfügung stellen, die seiner Meinung nach am besten geeignet sind, um die normale Situation möglichst bald wiederherzustellen.“

[Artikel 54 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

92. An die Stelle des 3. Abschnittes im 2. Hauptstück des 6. Teiles (§§ 67 bis 70 samt Überschriften) tritt folgender 3. Abschnitt:

„3. Abschnitt

Wegeentgelte und Dienstleistungsentgelte

1. Unterabschnitt

Entgeltgrundsätze für das Wegeentgelt

Kosten des Zugbetriebes

§ 67. (1) Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes, sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

[Artikel 31 Abs. 3 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(2) Erlässt die Europäische Kommission einen Durchführungsrechtsakt, mit dem die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, festgelegt werden, ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die schrittweise Übernahme dieser Modalitäten zu beschließen; die Übernahme der Modalitäten hat jedoch innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsaktes zu erfolgen.

[Artikel 31 Abs. 3 dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

Entgeltbestandteile für Kapazitätsengpässe

§ 67a. Wegeentgelte können einen Entgeltbestandteil enthalten, der zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur für die Dauer der Überlastung widerspiegelt.

[Artikel 31 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

Umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes

§ 67b. (1) Solange dadurch der Gesamterlös des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nicht erhöht wird, ist zur Deckung der Kosten umweltbezogener Auswirkungen, die aus dem Zugbetrieb resultieren, abweichend von § 67 jedenfalls eine Änderung der Wegeentgelte zulässig; dabei ist nach der Art der umweltbezogenen Auswirkung des Zugbetriebes zu differenzieren.

[Artikel 31 Abs. 5 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(2) Eine Änderung der Wegeentgelte dahingehend, dass durch Anlastung der Kosten zur Deckung der aus dem Zugbetrieb resultierenden umweltbezogenen Auswirkungen eine Erhöhung des Gesamterlö-

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

ses des Eisenbahninfrastrukturunternehmens resultiert, ist jedoch nur dann zulässig, wenn auch für die Benutzung von Bundesstraßen zwecks Erbringung von Güterverkehrsdiensten und für die daraus resultierenden umweltbezogenen Auswirkungen eine solche Anlastung von Kosten zur Deckung dieser Auswirkungen erfolgt.

[Artikel 31 Abs. 5 vierter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Die entgelterhebende Stelle hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unaufgefordert mitzuteilen, inwieweit sich durch die Änderung des Weagentgeltes der Gesamterlös erhöht hat. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat zu entscheiden, wie dieser zusätzliche Mehrerlös vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verwenden ist.

[Artikel 31 Abs. 5 fünfter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Die entgelterhebende Stelle hat Aufzeichnungen darüber zu führen, welche durch den Zugbetrieb resultierenden Kosten umweltbezogener Auswirkungen für eine Änderung des Weagentgeltes ausschlaggebend waren und in welcher Art und Weise sie zur Änderung des Weagentgeltes geführt haben. Diese Aufzeichnungen sind der Schienen-Control GmbH unaufgefordert zur Verfügung zu stellen. Wenn es die Europäischen Kommission verlangt, hat ihr die Schienen-Control GmbH diese Aufzeichnungen vorzulegen.

[Artikel 31 Abs. 5 sechster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

Gemittelte Festsetzung des Weagentgeltes

§ 67c. Die Weagentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsdienste gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Weagentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung bleiben.

[Artikel 31 Abs. 6 RL 2012/34/EU]

2. Unterabschnitt

Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen für das Weagentgelt

Volle Kostendeckung der Weagentgelte

§ 67d. (1) Sofern die Weagentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Höhe der Weagentgelte darf jedoch die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können.

[Artikel 32 Abs. 1 erster und zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(2) Vor Festsetzung dieser weiteren Aufschläge hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei hat es mindestens die im Anhang VI Nr. 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht zu ziehen und die zutreffenden auszuwählen.

[Artikel 32 Abs. 1 dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Die weitere Untergliederung von Marktsegmenten je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung ist zulässig.

[Artikel 32 Abs. 1 vierter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine Liste der von ihm festgelegten Marktsegmente zu erstellen, diese in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und alle fünf Jahre zu überprüfen. In diese Liste sind mindestens die drei folgenden Segmente aufzunehmen:

1. Güterverkehrsdienste,
2. Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und
3. andere Personenverkehrsdienste.

[Artikel 32 Abs. 1 erster und sechster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(5) In der Liste der festgelegten Marktsegmente sind auch Marktsegmente festzulegen, in denen Zugangsberechtigte gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen werden.

[Artikel 32 Abs. 1 fünfter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(6) Die Festsetzung weiterer Aufschläge bedarf der Genehmigung der Schienen-Control Kommission, die zu erteilen ist, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 vorliegen. Dem Antrag ist die Liste der festgelegten Marktsegmente und das Ergebnis der gemäß Abs. 2 durchzuführenden Prüfung vorzulegen.

[Artikel 32 Abs. 1 dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(7) Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wesentliche Bestandteile der im Abs. 1 bis 5 angeführten Entgeltregel zu verändern, hat es diese Veränderung mindestens drei Monate vor Ablauf der im § 59 Abs. 8 angeführten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.

[Artikel 32 Abs. 6 RL 2012/34/EU]

Höhere Weegeentgelte für bestimmte Eisenbahninfrastrukturen

§ 67e. Auf Grundlage der langfristigen Investitionskosten können höhere Weegeentgelte für den Zugang auf solch einer Eisenbahninfrastruktur festgesetzt werden, deren Bau oder Ausbau nach dem Jahr 1988 abgeschlossen wurde, dieser Bau oder Ausbau zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Weegeentgelte nicht durchgeführt worden wäre.

[Artikel 32 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

Weegeentgeltregel für bestimmte Eisenbahnkorridore

§ 67f. (1) Die Weegeentgelte für den Zugang zu den Eisenbahnkorridoren, die in der Entscheidung 2009/561/EG zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. L 94 vom 25.07.2009, S. 60, angegeben sind, sind zu differenzieren. Durch eine solche Differenzierung dürfen die Erlöse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens insgesamt nicht verändert werden.

[Artikel 32 Abs. 4 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(2) Diese Differenzierung hat in einer Weise zu erfolgen, die Anreize dafür gibt, Züge mit einer Version des ETCS auszurüsten, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. L 36 vom 24.05.2008, S. 11, gebilligten Version und Folgeversionen kompatibel ist.

[Artikel 32 Abs. 4 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Abs. 1 ist nicht anzuwenden,

1. wenn für den Zugang zu den Eisenbahnkorridoren Züge für die Erbringung regionaler Personenverkehrsdienste eingesetzt werden, die vor 1985 erstmals in Betrieb genommen worden sind und die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgerüstet sind, oder
2. wenn auf den Eisenbahnkorridoren nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.

[Artikel 2 Abs. 11 RL 2012/34/EU, Artikel 32 Abs. 4 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

Vergleichbarkeit der Weegeentgelte

§ 67g. Die durchschnittliche Weegeentgelte und die grenzkostenbasierenden Weegeentgelte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben für gleichartige Nutzungen seiner Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein. Für die Erbringung vergleichbare Eisenbahnverkehrsdienste in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes sind dieselben Weegeentgelte zu erheben. Soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen, wie diesen Anforderungen entsprochen wird.

[Artikel 32 Abs. 5 RL 2012/34/EU]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

3. Unterabschnitt Sonstiges

Leistungsabhängige Weegeentgeltbestandteile

§ 67h. Unter Anwendung der Grundsätze einer leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU, die für die gesamte Eisenbahninfrastruktur zu gelten haben, müssen die Weegeentgeltregeln überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Eisenbahninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

[Artikel 35 Abs. 1 und 2 RL 2012/34/EU]

Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität

§ 67i. Für zugewiesene, aber nicht genutzte Fahrwegkapazität ist von der entgelterhebenden Stelle ein angemessenes Entgelt zu erheben. Diesbezügliche Kriterien sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Die Zuweisungsstelle hat Vorkehrungen zu treffen, die sie in die Lage versetzt, interessierten Zugangsberechtigten und der Schienen-Control Kommission jederzeit Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Fahrwegkapazität nutzenden Zugangsberechtigten bereits zugewiesen wurde.

[Artikel 36 RL 2012/34/EU]

Festsetzung der Weegeentgelte

§ 68. (1) Für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind die Weegeentgeltregeln von der entgelterhebenden Stelle - falls diese nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Einholung dessen Vorschläge - festzusetzen.

[Artikel 29 Abs. 1 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(2) Die Weegeentgeltregeln sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach §§ 67 bis 67h entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

[Artikel 29 Abs. 1 dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Auf Grundlage der Weegeentgeltregeln hat die entgelterhebende Stelle jeweils das für einen begehrten Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Gewährung des Mindestzugangspaketes zu entrichtende Weegeentgelt festzusetzen.

[Artikel 29 Abs. 1 vierter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Die entgelterhebende Stelle hat dafür zu sorgen,

1. dass außer im Falle des § 67e die Weegeentgeltregelung auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf denselben Grundsätzen beruht, und
2. dass die Anwendung der Weegeentgeltregeln zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Weegeentgelten für verschiedene Zugangsberechtigte führt, die Eisenbahnverkehrsdienste gleichwertiger Art in ähnlichen Märkten erbringen und dass die tatsächlich erhobenen Weegeentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen.

[Artikel 29 Abs. 2 und 3 RL 2012/34/EU]

(5) Entgelterhebende Stellen haben die ihnen von Fahrwegkapazitätsberechtigten gemachten Angaben geheim zu halten.

[Artikel 29 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

Verhandlungen über die Höhe des Weegeentgeltes

§ 68a. Verhandlungen zwischen Fahrwegkapazitätsberechtigten und der entgelterhebenden Stelle über die Höhe des zu entrichtenden Weegeentgeltes sind nur zulässig, wenn sie unter Aufsicht der Schienen-Control Kommission geführt werden. Drohen bei diesen Verhandlungen Verstöße gegen die Bestimmungen über die Festsetzung der Höhe der Weegeentgelte, hat dies die Schienen-Control Kommission den Verhandlungsteilnehmern bekannt zu geben.

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

[Artikel 56 Abs. 6 RL 2012/34/EU]

Einhebung der Weegeentgelte

§ 69. Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat das für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und das für die Gewährung des Mindestzugangspaketes festgesetzte Weegeentgelt an die entgelterhebende Stelle zu entrichten. Die entgelterhebende Stelle hat das eingehobene Weegeentgelte an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten, welches dieser Stelle die Funktion einer entgelterhebenden Stelle vertraglich übertragen hat.

[Artikel 31 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

Weegeentgeltnachlässe

§ 69a. (1) Allfällige Weegeentgeltnachlässe dürfen sich nur auf Weegeentgelte beziehen, die nur für einen bestimmten Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur erhoben werden und die auf die eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen sind, wobei bereits bei der Festsetzung des eingehobenen Weegeentgeltes berücksichtigte Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden dürfen.

[Artikel 33 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(2) Über Abs. 1 hinaus können für eine einzelne Art von Eisenbahnverkehrsdiensten zeitlich begrenzte Weegeentgeltnachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder zur Förderung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden, wenn diese Nachlässe im Wege der Schienennetz-Nutzungsbedingungen allen Zugangsberechtigten zugänglich sind.

[Artikel 33 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

Dienstleistungsentgelte

§ 69b. (1) Bei Ermittlung der für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu entrichtenden Entgelte gilt, dass die Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen. Dies gilt auch für den Fall, dass die Gewährung von Zusatz- oder Nebenleistungen nur von einem einzigen Betreiber von Serviceeinrichtungen angeboten wird.

[Artikel 31 Abs. 7 und 8 RL 2012/34/EU]

(2) Unter angemessenen Gewinn ist eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht, zu verstehen.

[Artikel 3 Z 17 RL 2012/34/EU]

(3) Die Entgelte für die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen sind vom Betreiber der Serviceeinrichtung festzusetzen und einzuheben.

(4) Entgelte für in Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme bereitgestellte Brennstoffe sind auf der Rechnung gesondert auszuweisen.

[Anhang II Z 2 lit. i RL 2012/34/EU]

(5) Entgelte für bereitgestellten Fahrstrom sind auf der Rechnung getrennt von Entgelten für die Nutzung von Stromversorgungseinrichtungen auszuweisen.

[Anhang II Z 3 lit. a RL 2012/34/EU]

Informations- und Nachweispflichten

§ 69c. (1) Entgelterhebende Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen haben der Schienen-Control Kommission zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alle Informationen zu erhobenen Entgelten vorzulegen.

(2) Entgelterhebende Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen müssen Fahrwegkapazitätsberechtigten und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen jederzeit nachweisen können, dass die ihnen tatsächlich verrechneten Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

[Artikel 31 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Zusammenarbeit bei schienennetzübergreifenden Wegeentgelregelungen

§ 70. (1) Entgelterhebende Stellen haben mit anderen entgelterhebenden Stellen mit Sitz in Österreich oder mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zusammenzuarbeiten, um die Anwendung effizienter Wegeentgelregelungen zu ermöglichen.

[Artikel 37 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(2) Zur Koordinierung der Wegeentgelterhebung oder zur Erhebung der Wegeentgelte für den schienennetzübergreifenden Zugbetrieb im Eisenbahnsystem in der Europäischen Union haben sich entgelterhebende Stellen mit anderen entgelterhebenden Stellen mit Sitz in Österreich oder mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zusammenzuschließen. Im Rahmen dieses Zusammenschlusses müssen sie insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen. Zu diesem Zweck haben sie an der Schaffung hierfür erforderlicher Verfahren beizutragen.

[Artikel 37 Abs. 1 RL 2012/34/EU]

(3) Im Bestreben, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste zu gewährleisten, haben entgelterhebende Stellen mit anderen entgelterhebenden Stellen mit Sitz in Österreich oder mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, dass die §§ 67 Abs. 5, 67a und 67b effizient angewendet werden.“

[Artikel 37 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

93. § 70a samt Überschriften lautet:

„4. Abschnitt

Behandlung von Begehren, Beschwerde

Rechtsform

§ 70a. (1) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Gewährung des Mindestzugangspaketes, die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen haben, ausgenommen im Falle des Abs. 4, in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen. Dieser Vertrag hat sämtliche mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, der Gewährung des Mindestzugangspaketes, der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und der Gewährung von Serviceleistungen zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, zu enthalten.

[Artikel 28 RL 2012/34/EU, Artikel 41 RL 2012/34/EU]

(2) Ist ein Fahrwegkapazitätsberechtigter kein Eisenbahnverkehrsunternehmen, hat er der Zuweisungsstelle einen Zugangsberechtigten namhaft zu machen. Für diesen sind die Teile des Vertrages über die Zuweisung von Fahrwegkapazität rechtsverbindlich, die die für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur notwendigen Bedingungen im Hinblick auf die administrativen und technischen Modalitäten regeln; diese Bedingungen haben im Vertrag eindeutig ersichtlich zu sein.

[Artikel 41 RL 2012/34/EU]

(3) Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausüben darf, haben die Zuweisungsstellen Verträge über die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen. Bei der vertraglichen Festlegung der Wegeentgelte sind die Zuweisungsstellen an die Festlegungen der entgelterhebenden Stellen gebunden.

(4) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Eisenbahninfrastruktur und die Gewährung des Mindestzugangspaketes für eigene Zwecke hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Urkunde zu erfolgen, welche sämtliche damit zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat. Bei der Festlegung der Wegeentgelte ist die Zuweisungsstelle an die Festlegungen der entgelterhebenden Stellen gebunden.

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(5) Die Gewährung des Zuganges zu von einem integrierten Eisenbahnunternehmen selbst betriebenen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzugangs, für eigene Zwecke und die Gewährung von Serviceleistungen für eigene Zwecke ist in einer Urkunde zu dokumentieren, welche sämtliche damit zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanzielle Modalitäten zu enthalten hat.

(6) Schriftliche Verträge nach Abs. 1 und 4 unterliegen nicht den Rechtsgeschäftsgebühren nach dem Gebührengesetz 1957.“

94. § 71 samt Überschrift lautet:

„Behandlung von Begehren auf Fahrwegkapazitätszuweisung und Gewährung des Mindestzugangspaketes

§ 71. (1) Jede Zuweisungsstelle hat ein Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes, wenn diese Begehren in der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angeführten Form eingebracht werden, zu prüfen und Verhandlungen zu führen; ist die Zuweisungsstelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, ist letzteres in die Verhandlungen einzubinden.

(2) Richtet sich ein Begehren auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf Eisenbahninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist dieses vom Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der von den betroffenen Zuweisungsstellen bestimmten Anlaufstelle einzubringen. Ist die Anlaufstelle zugleich eine Zuweisungsstelle, so ist diese verpflichtet, bei den anderen betroffenen Zuweisungsstellen im Auftrag des Fahrwegkapazitätsberechtigten die Zuweisung der notwendigen Fahrwegkapazität zu begehren.

[Artikel 44 Abs. 4 RL 2012/34/EU]

(3) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens zehn Arbeitstage nach dessen Abschluss zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Bundesgesetzes entweder in der im § 70a vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

(4) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Bundesgesetzes entweder in der im § 70a vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

(5) Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes sind ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Bundesgesetzes entweder in der im § 70a vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

(6) Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes sind ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden, wenn diese im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das nicht bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, gestellt werden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Bundesgesetzes entweder in der im § 70a vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

(7) Bei der Entscheidung über Begehren auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind (Ad-hoc-Begehren), und bei der Entscheidung über damit im Zusammenhang stehende Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes, sind die Begehren, die zur Erfüllung von öffentlichen Aufgaben notwendig sind, vorrangig zu berücksichtigen; das betrifft insbesondere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die für einen Einsatz des Bundesheeres oder die unmittelbare Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001 oder für einsatzähnliche Übungen benötigt wird.

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(8) Werden Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt, hat dies die Zuweisungsstelle der Schienen-Control Kommission bekanntzugeben.“

95. Nach § 71 wird folgender § 71a samt Überschrift eingefügt:

„Behandlung von Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und Gewährung von Serviceleistungen

§ 71a. (1) Jeder Betreiber einer Serviceeinrichtung hat ein Begehren von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und auf Gewährung von Serviceleistungen zu prüfen und Verhandlungen zu führen.

(2) Die Schienen-Control Kommission hat durch Verordnung angemessene Fristen festzulegen, innerhalb deren Begehren von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Gewährung des Zuganges zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und auf die Gewährung von Serviceleistungen zu entscheiden sind.

[Artikel 13 Abs. 4 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Begehren auf Gewährung des Zuganges zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und auf Gewährung von Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtung erbracht werden, dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind.

[Artikel 13 Abs. 4 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Eine tragfähige Alternative ist vorhanden, wenn der Zugang zu einer anderen Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtung erbracht werden, für das Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich annehmbar ist und es ihm ermöglicht, den von ihm angestrebten Eisenbahnverkehrsdienst auf der von ihm dafür vorgesehenen Eisenbahninfrastruktur oder einer alternativen Eisenbahninfrastruktur durchzuführen.

[Artikel 13 Abs. 4 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU, Artikel 3 Z 10 RL 2012/34/EU]

(5) Eine alternative Eisenbahninfrastruktur ist eine andere Eisenbahninfrastruktur zwischen demselben Herkunft- und Bestimmungsort, wenn zwischen beiden Eisenbahninfrastrukturen für die Durchführung des angestrebten Eisenbahnverkehrsdienstes durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Substituierbarkeit besteht.

[Artikel 3 Z 9 RL 2012/34/EU]

(6) Im § 62a Abs. 2 angeführte Betreiber von Serviceeinrichtungen haben eine gemäß Abs. 3 erfolgte Ablehnung eines Begehrens schriftlich zu begründen und das Vorhandensein tragfähiger Alternativen aufzuzeigen.

[Artikel 13 Abs. 4 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(7) Stellt der Betreiber einer im § 58b Abs. 1 angeführten Serviceeinrichtung Konflikte zwischen verschiedenen Begehren auf Gewährung des Zuganges zu dieser Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, sowie auf Gewährung von Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtung erbracht werden, fest, so hat er sich zu bemühen, all diesen Begehren weitmöglichst zu entsprechen.

[Artikel 13 Abs. 5 RL 2012/34/EU]

(8) Werden Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen abgelehnt, hat dies der Betreiber der Serviceeinrichtung der Schienen-Control Kommission bekanntzugeben.“

96. § 72 samt Überschrift lautet:

„Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle

§ 72. (1) Wird das Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt oder kommt eine Einigung

1. über ein Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
2. über ein Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes, das im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, gestellt wird, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

3. über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens binnen zehn Arbeitstagen nach dessen Abschluss, und
4. über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes nicht berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle

nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Fahrwegkapazität einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen, kann der Fahrwegkapazitätsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben.

(2) Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und wahlweise

1. einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder
2. einen Antrag auf Gewährung des Mindestzugangspaketes samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde,

zu enthalten.

(3) Die Zuweisungsstelle, an die das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde sachdienlichen Informationen, insbesondere den Schriftverkehr mit sämtlichen betroffenen Zuweisungsstellen, binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen. Gleiches gilt für die entgelterhebende Stelle, wenn eine Einigung über das Begehren wegen finanzieller Modalitäten nicht zustande gekommen ist. Die Schienen-Control Kommission darf diese sachdienlichen Informationen nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

[Artikel 56 Abs. 9 RL 2012/34/EU]

(4) Die Schienen-Control Kommission hat innerhalb eines Monats nach Einlangen der Beschwerde Ermittlungen einzuleiten, gegebenenfalls sachdienliche Informationen anzufordern und Gespräche mit der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle, der entgelterhebenden Stelle, des beschwerdeführenden Fahrwegkapazitätsberechtigten und des Fahrwegkapazitätsberechtigten, dem die begehrte Zugtrasse zugewiesen worden ist, einzuleiten. Innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen der erforderlichen sachdienlichen Informationen, hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu entscheiden.

[Artikel 56 Abs. 9 RL 2012/34/EU]

(5) Der Beschwerde, mit der die Zuweisung von Fahrwegkapazität begehrt wird, ist stattzugeben, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität vorliegen; in diesem Fall hat die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Fahrwegkapazität ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten. Wurde die begehrte Fahrwegkapazität bereits einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten von der Zuweisungsstelle zugewiesen, hat die Schienen-Control Kommission gleichzeitig den Vertrag oder die Teile des Vertrages, mit dem die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität an diesen Fahrwegkapazitätsberechtigten erfolgte, mit Bescheid für ungültig zu erklären.

(6) Der Beschwerde, mit der die Gewährung des Mindestzugangspaketes begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Gewährung des Mindestzugangspaketes stattzugeben; in diesem Fall hat die Gewährung des Mindestzugangspaketes durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Gewährung des Mindestzugangspaketes ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(7) Ein gemäß Abs. 5 und 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder einer zeitlich späteren Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder über die Gewährung des Mindestzugangspaketes zwischen dem Beschwerdeführenden und der Zuweisungsstelle nicht entgegen.“

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

97. § 73 samt Überschrift lautet:

„Beschwerde gegen einen Betreiber von Serviceeinrichtungen

§ 73. (1) Wird das an einen Betreiber von Serviceeinrichtungen gerichtete Begehren eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und auf Gewährung von Serviceleistungen abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Betreiber von Serviceeinrichtungen und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb einer angemessenen Frist zustande, kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und auf Gewährung von Serviceleistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Der Betreiber von Serviceeinrichtungen, an den das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen sachdienlichen Informationen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf diese sachdienlichen Informationen nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat innerhalb eines Monats nach Einlangen der Beschwerde Ermittlungen einzuleiten, gegebenenfalls sachdienliche Informationen anzufordern und Gespräche mit dem Betreiber der Serviceeinrichtung und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuleiten. Innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen der erforderlichen sachdienlichen Informationen hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu entscheiden.

[Artikel 56 Abs. 9 RL 2012/34/EU]

(5) Der Beschwerde, mit der die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen stattzugeben; in diesem Fall hat die begehrte Gewährung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die begehrte Gewährung von Serviceleistungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages darüber ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Liegt einem Begehren auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung der Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtungen erbracht werden, ein nachgewiesener Bedarf zugrunde, ist eine tragfähige Alternative nicht vorhanden und konnte dem Begehren deshalb nicht entsprochen werden, weil der Betreiber der Serviceeinrichtung nicht über die erforderliche Kapazität verfügt, hat die Schienen-Control Kommission mit dem die Beschwerde erledigenden Bescheid:

1. Verträge über die Gewährung des Zuganges zu dieser Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung der in der Serviceeinrichtung erbrachten Serviceleistungen, in einer Weise zu ändern, damit auch dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ein für erforderlich erachteter, angemessener Teil der vorhandenen Kapazität zugeteilt werden kann, und
2. dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zur Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und die Serviceleistungen zu gewähren, die in der Serviceeinrichtung erbracht werden, wobei der Bescheid den Abschluss eines schriftlichen Vertrages darüber ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

[Artikel 13 Abs. 5 RL 2012/34/EU]

(7) Ein gemäß Abs. 5 und 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über die Gewährung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen zwischen dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht entgegen.“

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

98. § 73a samt Überschrift lautet:

„Vorlage von Verträgen und Urkunden

§ 73a. (1) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Gewährung des Mindestzugangspaketes innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss oder Urkundenerstellung der Schienen-Control Kommission vorzulegen. Die abgeschlossenen Verträge über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und abgeschlossene Verträge über die Gewährung des Mindestzugangspaketes sind im Falle des § 62 Abs. 3 auch dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen; hat die Zuweisungsstelle nicht auch die Funktion einer entgelterhebenden Stelle wahrgenommen, sind die Verträge auch der entgelterhebenden Stelle unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen.

(2) Abs. 1 erster Satz gilt auch für Betreiber einer Serviceeinrichtung im Hinblick auf Verträge über die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen.“

99. § 74 samt Überschriften lautet:

„5. Abschnitt

Wettbewerbsüberwachung, Marktbeobachtung, Zwangsmaßnahmen

Überwachung des Wettbewerbs

§ 74. (1) Die Schienen-Control Kommission hat auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen

1. einer Zuweisungsstelle hinsichtlich der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und hinsichtlich der Gewährung des Mindestzugangspaketes bis zu dem der Entscheidung über Begehren vorangehenden Zeitpunkt einzuhaltenden Verfahren im Falle des Zuwiderhandelns ein den bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
2. einer entgelterhebenden Stelle hinsichtlich der Weegeentgeltregelung, der Entscheidung über die Höhe eines zu entrichtenden Weegeentgeltes, der Gewährung von Weegeentgeltnachlässen und der Einhebung von Weegeentgelten im Falle des Zuwiderhandelns ein den bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
3. einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Ausübung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur durch einen Zugangsberechtigten und hinsichtlich der Inanspruchnahme eines gewährten Mindestzugangspaketes durch einen Zugangsberechtigten im Falle des Zuwiderhandelns ein den bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
4. einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
5. den bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, oder
6. die Berufung auf Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die zur Gänze für unwirksam erklärt sind oder die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, zu untersagen, oder
7. die Ergänzung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch Angaben oder Informationen aufzutragen, die in diesen entgegen bundesrechtlicher, unmittelbar anzuwendender unionsrechtlicher oder völkerrechtlicher Rechtsvorschriften entweder nicht enthalten sind, oder aufgrund einer Unwirksamserklärung unwirksam sind, oder

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

8. festzustellen, ob in Entwurfsform vorliegende Schienennetz-Nutzungsbedingungen bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtlichen Rechtsvorschriften nicht entsprechen würden, oder
9. Verträge oder Urkunden über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes für unwirksam zu erklären, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Vertrag abgeschlossen oder die Urkunde erstellt hat, entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle und entgegen § 62b Abs. 3 die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausgeübt hat, oder
10. Verträge über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von in diesen Serviceeinrichtungen zu erbringenden Serviceleistungen für unwirksam zu erklären, wenn der Vertrag von einem unter § 62a Abs. 2 fallenden Betreiber von Serviceeinrichtungen abgeschlossen wurde und dieser nicht entsprechend § 62a Abs. 2 organisiert ist, oder
11. einer entgelterhebenden Stelle oder falls ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausübt, diesem, die Einhebung eines angemessenen Entgeltes für nicht genutzte Fahrwegkapazität gemäß § 67i aufzutragen.

[Artikel 56 Abs. 1 und 2 RL 2012/34/EU]

(2) In einem Verfahren nach Abs. 1 haben diejenigen, gegen die sich das Verfahren richtet, alle für die Entscheidung sachdienlichen Informationen, insbesondere Schriftverkehr mit Beschwerdeführern, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Vorgelegte sachdienliche Informationen darf die Schienen-Control Kommission nur für die Entscheidung über Beschwerden oder nur für Zwecke des amtswegig eingeleiteten Verfahrens verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat im Falle einer Beschwerde innerhalb eines Monats nach Einlangen der Beschwerde Ermittlungen einzuleiten, gegebenenfalls sachdienliche Informationen anzufordern und Gespräche mit dem Beschwerdeführer und denjenigen, gegen die sich die Beschwerde richtet, einzuleiten. Innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen der erforderlichen sachdienlichen Informationen hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu entscheiden.

[Artikel 56 Abs. 9 RL 2012/34/EU]

(4) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.“

100. § 74a samt Überschrift lautet:

„Marktbeobachtung

§ 74a. (1) Der Schienen-Control Kommission obliegt die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt.

[Artikel 56 Abs. 8 zweiter Unterabsatz letzter Satz RL 2012/34/EU]

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control Kommission die von dieser für die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt, einschließlich der Auswirkungen auf die Fahrgäste und Kunden, benötigten und von ihr angeforderten Daten vollständig innerhalb angemessener Frist zu liefern.

(3) Die Schienen-Control GmbH hat der Bundesanstalt Statistik Österreich auf deren Aufforderung hievon diejenigen Daten zu übermitteln, die für die Erstellung der Schienenverkehrsstatistik nach dem Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz, BGBl. Nr. 142/1983, erforderlich sind. Dabei ist § 10 des Bundesstatistikgesetzes 2000, BGBl. I Nr. 163/1999, anzuwenden.“

101. § 75 erhält die Paragraphenbezeichnung „§ 74b.“ und lautet samt Überschrift:

„Zwangsmaßnahmen gegen ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 74b. (1) Verhindert ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen schriftlichen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 72 Abs. 5 bis 7 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes, hat die Schienen-Control-Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid die zur Ermöglichung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur oder der Gewährung des Mindestzugangspaketes erforderlichen Maßnahmen zu verfügen.“

102. Nach § 74b (neu) wird folgender § 75 samt Überschrift eingefügt:

„Zwangmaßnahmen gegen den Betreiber einer Serviceeinrichtung

§ 75. (1) Verhindert ein Betreiber einer Serviceeinrichtung trotz Vorliegens eines gültigen schriftlichen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 73 Abs. 5 und 6 faktisch den Zugang zu seiner Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges oder faktisch die Gewährung von Serviceleistungen, hat die Schienen-Control Kommission den Betreiber der Serviceeinrichtung unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt der Betreiber einer Serviceeinrichtung dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid die zur Ermöglichung des Zuganges zur Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, oder der Gewährung von Serviceleistungen, die in der Serviceeinrichtung erbracht werden, erforderlichen Maßnahmen zu verfügen.“

103. § 75a samt Überschrift lautet:

„Zugangsrechte auf anderen Eisenbahnen

§ 75a. (1) Kann die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im öffentlichen Verkehr zu oder von Güterterminals oder Häfen nur durch Ausübung eines Zuganges auf einer Anschlussbahn erfolgen, hat das eine solche Eisenbahn betreibende Eisenbahnunternehmen hierfür den Zugang zu seiner Anschlussbahn durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nichtdiskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen und zwecks Zuganges über diesen Zugang hinaus unter den im § 58 normierten Voraussetzungen das im § 58 angeführte Mindestzugangspaket unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren. Die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Gewährung des Mindestzugangspaketes hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen.

(2) Kann die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten von einer öffentlichen Eisenbahn zu einer Anschlussbahn oder von einer Anschlussbahn zu einer öffentlichen Eisenbahn auf Grund der Anlageverhältnisse nur durch Ausübung eines Zuganges auf einer Anschlussbahn anderer Eisenbahnunternehmen erfolgen, so haben die diese Anschlussbahn betreibenden anderen Eisenbahnunternehmen

1. dem die Anschlussbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen und
2. Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf der öffentlichen Eisenbahn berechtigt sind,

Zugang zu diesen Anschlussbahnen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Durchgangsverkehr durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nichtdiskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen.

(3) Auf einen Zugang nach Abs. 1 und 2 sind sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes einschließlich der Beschwerdemöglichkeit zugangsberechtigter Eisenbahnunternehmen an die Schienen-Control Kommission und der Rechte der Schienen-Control Kommission nach §§ 74, 74b und 84a anzuwenden. Für Fälle eines Zuganges nach Abs. 1 und 2 kann über Antrag des die Anschlussbahn betreibenden Eisenbahnunternehmens die Schienen-Control Kommission Erleichterungen von den sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ergebenden Verpflichtungen gewähren, soweit hiedurch nicht die Erreichung des Regulierungszweckes (§ 54) gefährdet wird. Solche Erleichterungen sind insbesondere zu gewähren, insoweit für die Strecke oder den Streckenteil keine Begehren auf Zugang von Dritten vorliegen. Bei der Gewährung von Erleichterungen sind allenfalls bestehende vertragliche Regelungen für die Benützung der Strecke oder des Streckenteiles zu berücksichtigen, wenn sie der Erreichung des Regulierungszweckes nicht entgegenstehen.“

104. Im § 75b Abs. 1 werden die Worte „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch die Worte „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

105. Die Überschriften vor § 76 lauten:

**„6c. Teil
Schienen-Control GmbH
Gründung der Schienen-Control GmbH“**

106. § 77 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 2. 5 und 6c. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (insbesondere §§ 53e, 74a Abs. 3, 78a, 78c und 84 Abs. 3) oder durch andere Bundesgesetze zugewiesene Zuständigkeiten folgende Aufgaben:

1. die Überwachung der Wahrung der gegenüber der Schienen-Control Kommission bestehenden Bereitstellungs- und Vorlagepflichten der Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, sonstiger Eisenbahnunternehmen und Betreibern von Serviceeinrichtungen;
2. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3);
3. die Tätigkeit einer Schlichtungsstelle;
4. jährliche Erhebung von Daten, die die Europäische Kommission für Zwecke der Marktüberwachung anfordert, insbesondere einerseits solche über die Nutzung des österreichischen Eisenbahnsystems und andererseits solche über die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor; Bereitstellung dieser Daten an die Europäische Kommission;

[Artikel 15 Abs. 5 RL 2012/34/EU]

5. Wahrnehmung von Aufgaben der Schienen-Control Kommission in deren Namen, wenn sie von der Schienen-Control Kommission dazu ermächtigt worden ist (§ 81 Abs. 4).“

107. § 77 Abs. 5 lautet:

„(5) Die Schienen-Control GmbH hat alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die unabhängige Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen; Anforderungen der Schienen-Control Kommission bezüglich der zur unabhängigen Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen personellen Ressourcen und des nötigen Sachaufwandes sind zu berücksichtigen.“

[Artikel 55 Abs. 3 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

108. § 78 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Schienen-Control GmbH hat in einem Verwaltungsverfahren das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991, anzuwenden, sofern dieses Bundesgesetz nichts anderes bestimmt.“

109. Im § 78 entfallen die Abs. 3 und 4.

110. § 78 c samt Überschrift lautet:

„Tätigkeitsbericht

§ 78c. Die Schienen-Control GmbH hat jährlich einen Tätigkeitsbericht über ihre im jeweiligen Kalenderjahr in Wahrnehmung aller ihrer Aufgaben gemäß § 77 Eisenbahngesetz durchgeführten Tätigkeiten und deren Ergebnisse, und über die Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres zu erstellen. Der Bericht ist in geeigneter Weise zu veröffentlichen und vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem Nationalrat vorzulegen.“

111. Nach § 78c wird folgender § 78d samt Überschrift eingefügt:

„Auskunftspflichten

§ 78d. Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control GmbH auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie diesen und den von ihnen Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihnen zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Ver-

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

langen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren.“

112. Im § 79 erhält der Abs. 4 die Gliederungsbezeichnung „(5)“; folgender Abs. 4 (neu) wird eingefügt:

„(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestellung zum Geschäftsführer ein transparentes Auswahlverfahren zugrunde liegt.“

[Artikel 55 Abs. 3 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

113. Nach § 79 werden folgende §§ 79a und 79b samt Überschriften eingefügt:

„Erklärung der Geschäftsführer

§ 79a. (1) Die Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH

1. haben stets unabhängig von allen Marktinteressen im Bezug auf den Eisenbahnsektor zu handeln,
2. dürfen in keiner Form an Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Betreibern von Serviceeinrichtungen beteiligt sein, und
3. dürfen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Betreibern von Serviceeinrichtungen in keiner rechtsgeschäftlichen Beziehung stehen; davon ausgenommen ist der Abschluss von Verträgen über die Beförderung ihrer Person, ihres Reisegepäcks oder ihrer Güter.

(2) Die Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH haben deren Aufsichtsrat jährlich vorzulegen:

1. eine Erklärung, in der sie sich zur Einhaltung der Vorgaben im Abs. 1 verpflichten;
2. eine Erklärung ihrer Interessen, in der sie jegliche unmittelbare oder mittelbare Interessen anzugeben haben, die als Beeinträchtigung ihrer Unabhängigkeit angesehen werden könnten und die die Wahrnehmung ihrer Tätigkeit als Geschäftsführer beeinflussen könnten.

[Artikel 55 Abs. 3 dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

Berufsverbot

§ 79b. Für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr nach Beendigung der Geschäftsführertätigkeit dürfen ehemalige Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen weder eine berufliche Position bekleiden, noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.“

[Artikel 55 Abs. 3 fünfter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

114. Im § 80 Abs. 1 und 2 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

115. Die Überschriften vor § 81 lauten:

„7. Teil

Regulierungsbehörde

Einrichtung der Schienen-Control Kommission“

116. § 81 Abs.2 und 3 lauten:

„(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 2., 3., 5. bis 6b. sowie im 9. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 13 Abs. 4 bis 6, 22b, 53c, 53f, 55, 55a, 57, 57c, 62a, 64 Abs. 5, 65e Abs. 4, 67d, 68a, 72, 73, 74, 74a, 74b, 75, 75a Abs. 3, 75e, 78b, 84b, 84c, 154 und 164). In den Angelegenheiten der §§ 53e Abs. 2, 77 Abs. 3 und 80 Abs. 1 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5 und 68 AVG. Zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben ist sie berechtigt, mit Bescheid Anordnungen zu erlassen.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen einerseits des den Vorsitz führenden Mitgliedes oder des an seine Stelle tretenden Ersatzmitgliedes und andererseits für einzelne laufende Geschäfte des in der Geschäftsordnung hiefür bestimmten Mitgliedes oder des an seine Stelle tretenden Ersatzmitgliedes gebunden.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

117. Im § 81 erhält der Abs. 4 die Gliederungsbezeichnung „(5)“; nach Abs. 3 wird folgender Abs. 4 eingefügt:

„(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann die Schienen-Control GmbH von der Schienen-Control Kommission ermächtigt werden, die in §§ 13 Abs. 4, 65 Abs. 5 und 8, 65b Abs. 1, 68a, 74a Abs. 1, 84b, 84c Abs. 1 bis 3 angeführten Aufgaben in ihrem Namen wahrzunehmen.“

118. § 82 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus drei Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds an dessen Stelle. Ein Mitglied und das für dieses Mitglied bestellte Ersatzmitglied haben dem Richterstand anzugehören; sie sind vom Bundesminister für Justiz zu bestellen. Die übrigen Mitglieder und die für sie bestellten Ersatzmitglieder haben Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens oder für andere netzgebundene Bereiche zu sein; sie sind über Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von der Bundesregierung zu bestellen. Den jeweiligen Bestellungen hat ein transparentes Auswahlverfahren zugrunde zu liegen.“

[Artikel 55 Abs. 3 erster und zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

119. Nach § 82 werden folgende §§ 82a und 82b samt Überschriften eingefügt:

„Erklärung der Mitglieder und Ersatzmitglieder

§ 82a. (1) Die Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission

1. haben stets unabhängig von allen Marktinteressen im Bezug auf den Eisenbahnsektor zu handeln,
2. dürfen in keiner Form an Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Betreibern von Serviceeinrichtungen beteiligt sein, und
3. dürfen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Betreibern von Serviceeinrichtungen in keiner rechtsgeschäftlichen Beziehung stehen; davon ausgenommen ist der Abschluss von Verträgen über die Beförderung ihrer Person, ihres Reisegepäcks oder ihrer Güter.

(2) Das richterliche Mitglieder und das für dieses bestellte Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission haben dem Bundesminister für Justiz, die übrigen Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission der Bundesregierung jährlich vorzulegen:

1. eine Erklärung, in der sie sich zur Einhaltung der Vorgaben im Abs. 1 verpflichten;
2. eine Erklärung ihrer Interessen, in der sie jegliche unmittelbare oder mittelbare Interessen anzugeben haben, die als Beeinträchtigung ihrer Unabhängigkeit angesehen werden könnten und die die Wahrnehmung ihrer Tätigkeit in der Schienen-Control Kommission beeinflussen könnten.

[Artikel 55 Abs. 3 dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

Berufsverbot

§ 82b. Für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr nach dem Erlöschen ihrer Mitgliedschaft in der Schienen-Control Kommission dürfen ihre ehemaligen Mitglieder und Ersatzmitglieder bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen weder eine berufliche Position bekleiden, noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.“

[Artikel 55 Abs. 3 fünfter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

120. Im § 84 erhalten die Absätze 2 bis 6 die Bezeichnung „Abs. 4 bis 8“; nach Abs. 1 werden folgende Abs. 2 (neu) und Abs. 3 (neu) eingefügt:

„(2) Ein Mitglied oder ein an dessen Stelle tretendes Ersatzmitglied haben sich in einem Verwaltungsverfahren für befangen zu erklären, wenn sie mit Parteien oder Beteiligten eines die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes betreffenden Verfahrens ein Jahr vor Einleitung des Verfahrens in einer unmittelbaren oder mittelbaren Verbindung standen.

[Artikel 55 Abs. 3 dritter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(3) Die Schienen-Control GmbH hat in Form eines Bescheides ergangene Entscheidungen der Schienen-Control Kommission in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.“

[Artikel 56 Abs. 11 RL 2012/34/EU]

121. Im § 84 Abs. 5 (neu) und 6 (neu) wird die Wortgruppe „gemäß §§ 72, 73, 74“ durch die Wortgruppe „gemäß §§ 57, 57c, 72, 73, 74, 74b, 75“ ersetzt.

122. § 84 Abs. 7 (neu) lautet:

„(7) § 34 Abs. 1 erster Satz VwGVG ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß §§ 57, 57c, 72, 73, 74, 74b und 75, soweit ein Zusammenhang mit diesen Bestimmungen besteht, auch gemäß § 81 Abs. 2 erlassen wurden, ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber zwei Monate nach deren Einlangen zu entscheiden ist.“

123. Nach § 84 Abs. 8 (neu) wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) Abweichend von § 1 Abs. 1 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes 1991 – VVG, BGBl. I Nr. 53/1991, obliegt der Schienen-Control Kommission die Vollstreckung der von ihr in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes selbst erlassenen Bescheide.“

[Artikel 56 Abs. 8 zweiter Unterabsatz und Abs. 9 zweiter Unterabsatz RL 2012/34/EU]

124. Nach § 84 werden folgende §§ 84a bis 84c samt Überschriften eingefügt:

„Auskunftspflichten

§ 84a. (1) Die Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Betreiber einer Serviceeinrichtung, Fahrwegkapazitätsberechtigte, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind. Neben diesen Auskunftspflichtigen haben zusätzlich Dritte, die von der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes betroffen sind, der Schienen-Control Kommission Auskünfte zu erteilen, die für den ihr übertragenen Vollzug des 6. Teiles erforderlich sind.

(2) Wird in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes die Auskunftserteilung mit Bescheid angeordnet, ist in dem Bescheid eine Frist von höchstens einem Monat für die angeordnete Auskunftserteilung vorzusehen. Auf rechtzeitig gestellten Antrag des auskunftspflichtigen Bescheidadressaten ist diese Frist um einen Zeitraum von höchstens zwei Wochen zu verlängern, wenn außergewöhnliche Umstände der fristgerechten Auskunftserteilung entgegenstehen.

[Artikel 56 Abs. 8 RL 2012/34/EU]

(3) Die Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Betreiber einer Serviceeinrichtung, Fahrwegkapazitätsberechtigte, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control Kommission und den von ihr Beauftragten auf Verlangen Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren, wenn dies für den der Schienen-Control Kommission übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich ist.“

Konsultierung von Nutzern

§ 84b. Die Schienen-Control Kommission hat Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und Schienenpersonenverkehr regelmäßig, mindestens aber alle zwei Jahre zu konsultieren, um Kenntnis über deren Ansichten zur Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes zu erlangen.

[Artikel 56 Abs. 7 RL 2012/34/EU]

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

§ 84c. (1) Die Schienen-Control Kommission hat an den Tätigkeiten des aus den Regulierungsstellen gebildeten Netzwerkes als Mitglied dieses Netzwerkes teilzunehmen.

[Artikel 57 Abs. 1 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(2) Die Schienen-Control Kommission hat in diesem Netzwerk über ihre Tätigkeit, über Entscheidungsgrundsätze, über die Entscheidungspraxis, über wichtige Fragestellungen im Zuge von Verwaltungsverfahren, und über Probleme bei der Auslegung von anzuwendendem Recht der Europäischen Union zu informieren.

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

[Artikel 57 Abs. 1 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(3) Die Schienen-Control Kommission hat mit den anderen, am Netzwerk als Mitglieder beteiligten Regulierungsstellen zusammenzuarbeiten, um Entscheidungen in der gesamten Europäischen Union zu koordinieren.

[Artikel 57 Abs. 1 erster Unterabsatz RL 2012/34/EU]

(4) Die Schienen-Control Kommission hat mit den anderen, als Mitglieder am Netzwerk beteiligten Regulierungsstellen im Rahmen der Marktüberwachung der Europäischen Kommission und im Wege einer Amtshilfe in regulierungsbehördlichen und wettbewerbsbehördlichen Verfahren zusammenzuarbeiten, wenn Gegenstand dieser Verfahren die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen ist.

[Artikel 57 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

(5) Hat die Schienen-Control Kommission in einem regulierungs- oder wettbewerbsbehördlichen Verfahren, deren Gegenstand die Zuweisung von Zugtrassen in Österreich, die Teil einer grenzüberschreitenden Zugtrasse sind, zu entscheiden, hat sie vorher die Regulierungsstelle in dem Mitgliedstaat der Europäischen Union anzuhören, auf dessen Hoheitsgebiet sich ein Teil der grenzüberschreitenden Zugtrasse befindet.

[Artikel 57 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

(6) Wird die Schienen-Control Kommission von einer anderen Regulierungsstelle in einem regulierungs- oder wettbewerbsbehördlichen Verfahren, deren Gegenstand die Zuweisung von grenzüberschreitenden Zugtrassen sind, die sich auch auf österreichischem Hoheitsgebiet befinden, angehört, hat sie dieser Regulierungsstelle auf deren Verlangen auch jene Auskünfte zu erteilen, die sie in einem von ihr durchzuführenden gleichartigen Verwaltungsverfahren von Zuweisungsstellen und entgelterhebenden Stellen einzuholen berechtigt ist. Die Zuweisungsstellen und entgelterhebenden Stellen haben der Schienen-Control Kommission die für eine solche Auskunftserteilung notwendigen sachdienlichen Informationen vorzulegen.“

[Artikel 57 Abs. 4 und 6 RL 2012/34/EU]

125. Im § 86 Abs. 2 Z 1 lit. a) und Z 2 lit. a) wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

126. Im § 92 Abs. 2 erster Satz wird der Ausdruck „Bundesminister für Wirtschaft, Jugend und Familie“ durch den Ausdruck „Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft“ ersetzt.

127. Dem § 102 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) In den im Abs. 1 Z 1 angeführten Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Europäischen Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden TSI eine Liste der Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium zu übermitteln.

[Artikel 9 Abs. 3 RL 2008/57/EG]

(4) Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium sind solche, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass eine Änderung der dem Vorhaben zugrundeliegenden technischen Spezifikationen nicht akzeptabel wäre. Diese Inakzeptanz kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher, finanzieller, sozialer oder ökologischer Art sein; sie muss vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei Vorlage der Liste der Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium ausreichend begründet werden.“

[Artikel 2 lit. t RL 2008/57/EG]

128. Im § 103 erhalten die Abs. 3 und 4 die Gliederungsbezeichnungen „(4)“ und „(5)“; folgender Abs. 3 wird eingefügt:

„(3) Auftraggeber im Sinne des Abs. 2 ist, wer

1. die Ausarbeitung des Entwurfes eines neuen Teilsystems und/oder den Bau eines neuen Teilsystems,
2. die Erneuerung eines Teilsystems oder
3. die Umrüstung eines Teilsystems

in Auftrag gibt, wie beispielsweise ein Eisenbahnunternehmen, ein Halter oder ein mit der Durchführung eines solchen Vorhabens beauftragter Auftragnehmer.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

[Artikel 2 lit. r RL 2008/57/EG]

129. §§ 110 und 111 samt Überschriften lauten:

„Inhalt des Registers

§ 110. (1) Im Infrastrukturregister sind für die unter den Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles fallenden Eisenbahnen die Hauptmerkmale für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen darzustellen. Weiters hat das Register die Angaben zu enthalten, deren Darstellung in den TSI hierfür vorgeschrieben sind.

[Artikel 35 Abs. 1 RL 2008/57/EG]

(2) Das Infrastrukturregister ist von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nach den Anforderungen der gemeinsamen Spezifikation der Europäischen Kommission für das nationale Infrastrukturregister zu errichten und zu führen, einschließlich der vorgeschriebenen Aktualisierungen.

[Artikel 35 Abs. 1 RL 2008/57/EG]

(3) Entsprechend den Anforderungen dieser Spezifikation sind der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH auch die jeweils benötigten Daten von den Eisenbahnunternehmen zu übermitteln. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat dafür zu sorgen, dass das österreichische Infrastrukturregister an die einheitliche Benutzerschnittstelle der Europäischen Eisenbahngesellschaft angeschlossen wird.

Veröffentlichung des Registers

§ 111. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat das Infrastrukturregister auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.“

[Artikel 35 Abs. 1 RL 2008/57/EG]

130. Im § 163 Z 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

131. § 164 lautet:

§ 164. (1) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Schienen-Control Kommission mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer

1. der Vorlagepflicht nach § 53c Abs. 2 nicht nachkommt,
2. der Vorlagepflicht nach § 53d nicht nachkommt,
3. die Bestimmungen über das Rechnungswesen im § 55 Abs. 2 und 3 nicht beachtet,
4. entgegen § 55 Abs. 7 der Schienen-Control Kommission nicht alle sachdienlichen Informationen zukommen lässt,
5. der Vorlagepflicht nach § 55a nicht nachkommt,
6. der Informationspflicht nach § 57c Abs. 5 nicht nachkommt,
7. entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung und Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union nicht nachkommt,
8. entgegen § 59 Abs. 2 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht auf dem neuesten Stand hält,
9. entgegen § 59 Abs. 3 den Erwerb der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht ermöglicht,
10. entgegen § 59 Abs. 6 keine Informationen über Entgelte und Modalitäten mitteilt oder eine Internetseite bekannt gibt, auf der diese Informationen unentgeltlich und in elektronischer Form in für jedermann zugänglichen Weise veröffentlicht sind,
11. der Vorlagepflicht nach § 59 Abs. 7 nicht nachkommt,
12. entgegen § 59 Abs. 8 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich in elektronischer Form im Internet in für jedermann zugänglichen Weise bereitstellt oder die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control Kommission vorlegt,
13. entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt oder überträgt,
14. entgegen § 62b Abs. 3 die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausübt oder überträgt,

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

15. entgegen § 63 Abs. 2 zugewiesene Fahrwegkapazität überträgt oder zugewiesene Fahrwegkapazität für eine andere Art von Eisenbahnverkehrsdienst nutzt als die, für die ihm Fahrwegkapazität zugewiesen worden ist,
 16. der Vorlagepflicht nach § 64 Abs. 5 nicht nachkommt,
 17. entgegen § 65c Abs. 2 die Kapazitätsanalyse nicht durchführt,
 18. entgegen § 65e Abs. 1 keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität erstellt,
 19. entgegen § 68a Verhandlungen über die Höhe des zu entrichtenden Weegeentgeltes nicht unter Aufsicht der Schienen-Control Kommission führt,
 20. der Vorlagepflicht nach § 73a Abs. 1 und 2 nicht nachkommt,
 21. gemäß § 74 Abs. 1 Z 1, 2 oder 3 untersagtes Verhalten nicht unterlässt,
 22. sich nicht entsprechend dem gemäß § 74 Abs. 1 Z 1, 2 oder 3 auferlegtem Verhalten verhält,
 23. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leistet,
 24. gegen die im § 78d vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
 25. entgegen §§ 79b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt,
 26. einem Bescheid der Schienen-Control Kommission nach § 81 Abs. 2 nicht Folge leistet oder
 27. entgegen §§ 82b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt, oder
 28. gegen die im § 84a vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
 29. entgegen § 84c Abs. 6 Auskünfte nicht erteilt oder notwendige sachdienliche Informationen nicht vorlegt.
- (2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Schienen-Control Kommission mit einer Geldstrafe bis zu 36 000 Euro zu bestrafen, wer
1. trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 72 Abs. 5 und 6 faktisch den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes verhindert, oder
 2. trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 73 Abs. 5 und 6 faktisch den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, oder die Gewährung von Serviceleistungen verhindert.
- (3) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 36 000 Euro zu bestrafen, wer trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 53c Abs. 5 faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung verhindert.

132. § 170 samt Überschrift lautet:

„Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft

§ 170. Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:

1. Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012 S. 32;
2. Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 18.07.2008 S. 01, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/106/EU, ABl. Nr. L 355 vom 5.12.2014, S. 42;
3. Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/88/EU, ABl. Nr. L 201 vom 10.07.2014 S. 9;“
4. Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 51, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/82/EU, ABl. Nr. L 184 vom 25.06.2014 S. 11;

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

5. Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung von Gefahren mit gefährlichen Stoffen, ABl. Nr. L 10 vom 14. Jänner 1997 S. 13, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/105/EG, ABl. Nr. L 345 vom 31.12.2003 S. 97.“

133. Im § 174 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

134. Im § 175 Abs. 1 und Abs. 2 Z 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ und im Abs. 2 Z 2 das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

135. Im § 175 entfallen die Abs. 11, 13 und 20.

136. Nach § 176a wird folgender § 176b samt Überschrift eingefügt:

„Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. xx/2015

§ 176b. (1) Als erste Leitstrategie gemäß § 55a gilt die auf der Internetseite des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlichte Strategie zum Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur für das Schienennetz.

(2) Bestehende Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, deren Laufzeit mindestens bis zum 16. Juni 2015 reicht, sind, soweit sie die Kriterien gemäß § 55c nicht erfüllen, an die Kriterien gemäß § 55c anzupassen.“

137. § 177 samt Überschrift lautet:

„Vollziehung

§ 177. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist

1. hinsichtlich des § 70a Abs. 6 der Bundesminister für Finanzen,
2. hinsichtlich des § 82 Abs. 1 zweiter Satz der Bundesminister für Justiz,
3. hinsichtlich des § 82 Abs. 1 dritter Satz die Bundesregierung,
4. hinsichtlich des § 92 der Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft,
5. hinsichtlich der §§ 13 Abs. 7, 40b, 48 Abs. 4, 76 Abs. 3, 80 Abs. 2 und 85 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, und
6. hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betraut.“

138. Dem § 178 werden folgender Abs. 14 und 15 angefügt:

„(14) § 1b, § 1d, § 1h, § 1i, § 2, § 10, § 10a samt Überschrift, § 12, § 13, § 14, § 14a, § 15, § 15a, § 15b, § 15e, § 15h, § 15i, § 15j, § 15k samt Überschrift, § 16a samt Überschrift, § 16b, § 16d samt Überschrift, § 16f samt Überschrift, § 17, § 18, § 18d, § 19, § 21, § 21a, § 22, § 22b, § 24 samt Überschrift, § 37, § 37a, § 37b, § 37c, § 39a, § 39b, § 40, § 53a, § 53e samt Überschrift, § 53f samt Überschrift, § 54, § 54a samt Überschrift, § 55 samt Überschrift, § 55a samt Überschrift, § 55c samt Überschrift, die Überschrift vor der Paragraphenüberschrift des § 56, § 56 samt Überschrift, § 57 samt Überschrift, die Änderung der Gliederungsbezeichnung der §§ 57a und 57b, § 57a samt Überschrift, § 57b samt Überschrift, § 57c samt Überschrift, § 58 samt Überschrift, § 58a samt Überschrift, § 58b samt Überschrift, § 59 samt Überschrift, § 62, § 62a samt Überschrift, § 62b samt Überschrift, die Überschrift vor der Paragraphenüberschrift des § 63, § 63 samt Überschrift, § 64 samt Überschrift, § 64a samt Überschrift, § 65 samt Überschrift, § 65a samt Überschrift, § 65b samt Überschrift, § 65c samt Überschrift, § 65d samt Überschrift, § 65e, § 65f samt Überschrift, § 66, der dritte Abschnitt im 2. Hauptstück des 6. Teiles (§§ 67 bis 70 samt Überschriften), § 70a samt Überschriften, § 71 samt Überschrift, § 71a samt Überschrift, § 72 samt Überschrift, § 73 samt Überschrift, § 73a samt Überschrift, § 74 samt Überschriften, § 74a samt Überschrift, die Änderung der Paragraphenbezeichnung des § 75, § 74b samt Überschrift, § 75 samt Überschrift, § 75a samt Überschrift, § 75b, die Überschriften vor § 76, § 77, § 78 Abs. 1, § 78c samt Überschrift, § 78d samt Überschrift, § 79, § 79a samt Überschrift, § 79b samt Überschrift, § 80, die Überschriften vor § 81, § 81, § 82, § 82a samt Überschrift, § 82b samt Überschrift, § 84, § 84a samt Überschrift, § 84b samt Überschrift, § 84c samt Überschrift, § 86, § 163, § 164, § 174, § 175 Abs. 1 und 2 und § 176b samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2015 treten mit 16. Juni 2015

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

in Kraft; gleichzeitig treten § 15g samt Überschrift, § 26 Abs. 2, die Gliederungsbezeichnung im § 26 Abs. 1, § 59a samt Überschrift, § 59b samt Überschrift und § 78 Abs. 3 und 4 außer Kraft.

(15) § 32a Abs. 6, § 33a Abs. 2, § 41b samt Überschrift, § 55b samt Überschrift, § 92 Abs. 2, § 102, § 103, § 110 samt Überschrift, § 111 samt Überschrift, § 170, § 177 und 178 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2015 treten mit dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2015 folgenden Tag in Kraft; gleichzeitig treten § 32a Abs. 3 letzter Satz, § 33a Abs. 1 letzter Satz und § 175 Abs. 11, 13 und 20 außer Kraft.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.