

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, wie sie bisher im Eisenbahngesetz 1957 geregelt ist, geht auf die Vorgaben aus den Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG zurück.

In der Europäischen Union kam es zu einer Neufassung dieser Richtlinien durch die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Dabei wurden nicht nur die Bestimmungen der bisherigen Richtlinien zusammengefasst, sondern es wurde auch der rechtliche Rahmen in etlichen Punkten inhaltlich ergänzt.

Schwerpunktmäßig zusammengefasst lassen sich aus der Richtlinie 2012/34/EU folgende Neuerungen hervorheben:

- Regelung über die Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur;
- Regelungen über die Gestaltung von Verträgen über die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur;
- eine neue Abgrenzung dahingehend, welche Eisenbahnverkehrsunternehmen und welche Eisenbahninfrastrukturen ganz oder teilweise vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden können;
- ergänzende Vorgaben zu Trennungen in der Organisation und im Rechnungswesen der Eisenbahnunternehmen;
- Einführung einer eigenen Funktion „Betreiber einer Serviceeinrichtung“;
- Einführung einer eigenen Funktion „entgelterhebende Stelle“;
- Erweiterung des Kreises derjenigen, die Anspruch auf Zuweisung von Fahrwegkapazität haben;
- Erweiterung der Parameter zur Festsetzung von Wegeentgelten;
- neue Anforderungen an die Organisation der den Schienenverkehrsmarkt überwachenden Regulierungsstelle;
- Stärkung der Rechtsstellung der Regulierungsstelle gegenüber den Marktteilnehmern am Schienenverkehrsmarkt durch Einführung zusätzlicher Aufsichtsinstrumentarien;

Der vorliegende Entwurf zur Anpassung des Eisenbahngesetzes 1957 ist als eine Novelle konzipiert, in der all die Punkte aus der Fortentwicklung der unionsrechtlichen Rechtsvorschriften im Sachzusammenhang mit der Fortentwicklung der Vorgaben zur Regulierung des Schienenverkehrsmarktes enthalten sind. Das sind neben einzelnen Punkten aus anderen Vorschriften vor allem die Vorgaben aus der Richtlinie 2012/34/EU. All ihre Vorgaben sollen mit der vorliegenden Novelle innerstaatlich umfassend umgesetzt werden. Bei dieser Umsetzung ist auch eine Reihe von terminologischen Anpassungen im Eisenbahngesetz 1957 vorgesehen.

Schon bisher und auch weiterhin sind die Regelungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nach dem 6. Teil dem Grunde nach nicht auf nicht vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentliche Eisenbahnen anzuwenden; gewisse Anschlussbahnen sind von einigen besonderen Bestimmungen der Regulierung erfasst. Nun soll weiters von den nach der Richtlinie 2012/34/EU eingeräumten Möglichkeiten zu gewissen Ausnahmen auch für vernetzte Nebenbahnen bzw den Verkehr auf ihnen in den richtliniengemäßen Grenzen Gebrauch gemacht werden. Demnach sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmte Kategorien von Eisenbahninfrastrukturen einige Vorgaben aus der Richtlinie bzw. den sie umsetzenden Bestimmungen im Eisenbahngesetz 1957 nicht anwenden müssen, welche für örtlich bzw. regional eingegrenzte Zwecke eine vermeidbare administrative Belastung darstellen würden.

Im Rahmen der nach der Richtlinie 2012/34/EU nötigen Regelungen zur Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und zu einer effizienten Nutzung dieser Eisenbahninfrastruktur die Ermöglichung eines integralen Taktfahrplanes in den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 verankert werden. Damit wird auch der im Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die Jahre 2013 bis 2018 enthaltene Zielsetzung, einen solchen Taktfahrplan etappenweise einzuführen, Rechnung getragen.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Zu Z 1 bis 3, 5, 6, 9, 11 bis 14, 19, 22, 24, 25, 27, 28, 32 bis 43, 49, 50, 52 bis 56, 58, 61, 88, 89, 91, 114, 125, 130, 133, 134 (§§ 1b, 1d, 1h, 2, 10, 13, 14, 14a, 15, 15a Z 1, 15e, 15i Abs. 1, 15j Abs. 1 und 2, 16, 16a, 17, 18, 18d, 19, 21, 21a, 22, 22a, 22b, 24, 37, 37b, 37c, 39a, 39b, 40, 53a, 54, 65d, 65e, 66, 80, 86, 163, 174 und 175 Abs. 1 und 2):

Hier erfolgten terminologische Anpassungen der im Eisenbahngesetz 1957 verwendeten Ausdrücke an die in Rechtsakten der Europäischen Union verwendete Terminologie sowie Anpassungen von Richtlinienzitationen.

Zu Z 4 (§ 1i samt Überschrift):

Es ist die Einfügung einer Bestimmung zur Begriffsbestimmung „Integraler Taktfahrplan“ vorgesehen. Sie erfolgt im Zusammenhang damit, dass einerseits auf die Ermöglichung eines integralen Taktfahrplan bei der Erstellung der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur Bedacht zu nehmen sein soll (§ 55b). Andererseits sollen im Rahmen der Zuweisungsgrundsätze und im Sinne der Vorgabe zur effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur auch bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Eisenbahnverkehrsdienste nach einem integralen Taktfahrplan ermöglicht werden (§ 63 Abs. 1); solche Eisenbahnverkehrsdienste sollen im Ausnahmefall von für überlastet erklärter Abschnitte der Eisenbahninfrastruktur vorrangig berücksichtigt werden (§ 65c Abs. 3).

Zu Z 7 (§ 10a samt Überschrift):

Da der Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ nunmehr in Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU geregelt ist, wird im § 10a das Zitat der unionsrechtlichen Grundlage aktualisiert.

Zu Z 8 (§ 12 Abs. 1):

Da es laut der Richtlinie 2012/34/EU nur mehr eine einzige Regulierungsstelle geben soll, wird anstelle des Begriffes „Regulierungsbehörden“ die nunmehr einzige Regulierungsbehörde namentlich genannt. Zusätzlich wird auch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH als für das Triebfahrzeugführerwesen und die Angelegenheiten des Einstellungsregisters zuständige Behörde in die Einleitungssätze aufgenommen.

Zu Z 10 (§ 13 Abs. 4 bis 6):

Entsprechend den Vorgaben des Art. 56 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU werden der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in seiner Eigenschaft als für die Eisenbahnsicherheit zuständige Behörde und die Schienen-Control Kommission als für die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes zuständige Behörde zur Zusammenarbeit und zum Austausch von Informationen verpflichtet, um sich in der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nicht gegenseitig zu beeinträchtigen.

Zu Z 15 (§ 15a Z 8 lit. d):

Diese Bestimmung wird näher an den Wortlaut des Anhang III lit. d) der Richtlinie 2012/34/EU angepasst.

Zu Z 16 (§ 15a Z 8 lit. f):

Entsprechend Anhang III lit. f) der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass in einem Antrag um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nunmehr zusätzlich Steuern und Sozialversicherungsbeiträge darzustellen sind.

Zu Z 17 (§ 15a Z 10):

Korrelierend zu der im neuen § 15b Abs. 1 Z 4 geregelten Voraussetzung für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung sind bereits im Antrag um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung Angaben über die Deckung der Unfallhaftpflicht zu machen.

Zu Z 18 (§ 15b Abs. 1 Z 4):

In Umsetzung des Art. 22 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass die Erteilung der Verkehrsgenehmigung nunmehr von der Voraussetzung abhängig ist, dass zur Deckung der Unfallhaftpflicht entweder eine Versicherung abgeschlossen ist, oder eine zu marktüblichen Konditionen ausgestellte Bürgschaft vorliegt. Andere etwaige vorliegende gleichwertige Vorkehrungen reichen somit nicht mehr für die Erlangung einer Verkehrsgenehmigung aus.

Zu Z 20 und 21 (Entfall des § 15g, § 15h):

In Umsetzung des Art. 24 Abs. 4 und 6 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass bei wesentlicher Änderung der Geschäftstätigkeit eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, bei der Nichterbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten innerhalb von sechs Monaten ab Erteilung der Verkehrsgenehmigung, und bei

mehr als sechsmonatiger Einstellung der Eisenbahnverkehrsdienstleistung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen in Ausweitung der bisherigen entsprechenden Nachweisverpflichtung der Nachweis zu erbringen ist, dass die Voraussetzungen für die Erteilung der Verkehrsgenehmigung nach wie vor vorliegen. Da das Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Nichterbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten innerhalb von sechs Monaten ab Erteilung der Verkehrsgenehmigung den Nachweis zu erbringen hat, dass die Voraussetzungen für die Verkehrsgenehmigungserteilung nach wie vor vorliegen, erübrigt es sich, in der Verkehrsgenehmigung eine Verkehrseröffnungsfrist vorzusehen; § 15g kann somit entfallen.

Zu Z 23 (§ 15i Abs. 3):

In Umsetzung des Art. 24 Abs. 7 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verkehrsgenehmigung zu entziehen ist, wenn über sein Vermögen ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist und realistische Aussichten auf eine erfolgreiche Sanierung innerhalb eines angemessenen Zeitraumes nicht vorliegen.

Zu Z 26 (§ 15k samt Überschrift):

Da die Festsetzung einer Verkehrseröffnungsfrist in der Verkehrsgenehmigung nicht mehr vorgesehen ist, wird im § 15k die Erlöschungsvoraussetzung „Nichteinhaltung der festgesetzten Verkehrseröffnungsfrist“ gestrichen.

Zu Z 29 (§ 16b Abs. 1 Z 4).

Die bisherige Bestimmung über die Deckung der Haftpflicht als Voraussetzung für die Erteilung einer Verkehrskonzession wird an die Neuregelung des § 15b Abs. 1 Z 4 angeglichen.

Zu Z 30 (§ 16d samt Überschrift):

Da sich das bisherige Ausmaß der Überprüfungsspflichten für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Verkehrskonzession inhaltlich aus einem Verweis auf den derzeitigen § 15h ergibt, jedoch künftig nicht erweitert werden soll, wird der bisher unbeschränkte Verweis auf § 15h nunmehr auf dessen Abs. 1 und 4 eingeschränkt.

Zu Z 31 (§ 16f samt Überschrift):

Der bisherige Verweis auf § 15k wird durch eine eigenständige Regelung über das Erlöschen der Verkehrskonzession ersetzt, die dem derzeit geltenden § 15k entspricht.

Zu Z 44 (Entfall des § 26 Abs. 2):

Aus systematischen Gründen wird die bisherige Regelung des § 26 Abs. 2 über Auskunftspflichten im Zusammenhang mit der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes vom 3. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 in den 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 transferiert. Sie findet sich nun als Abs. 2 und 3 im § 74a.

Zu Z 45 und 47 (Entfall des § 32a Abs. 3 letzter Satz und des § 33a Abs. 1 letzter Satz):

Der Verfassungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 2.10.2013, G 118/2012, den vorigen letzten Satz im § 31a Abs. 1 als verfassungswidrig aufgehoben. Es davon auszugehen, dass somit auch die gleichlautenden letzten Sätzen im § 32a Abs. 3 und § 33a Abs. 1 verfassungswidrig sind. Sie sollen hiemit aufgehoben werden.

Zu Z 51 (§ 37a Abs. 6):

Die im Zusammenhang mit den Vorkehrungen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung getroffene Regelung, wonach unter anderen auch staatlich autorisierte Anstalten als Sachverständige bestellt werden können, ist entbehrlich geworden, da es seit einiger Zeit keine staatlich autorisierten Anstalten mehr gibt.

Zu Z 57 (§ 41b samt Überschrift):

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 sieht vor, dass die Mitgliedsstaaten bestimmen, wer die Tätigkeit einer Bewertungsstelle in Sinne dieser Verordnung auszuüben hat. Für die Ausübung dieser Tätigkeit sollen akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen berechtigt sein.

Zu Z 59 (§ 53e samt Überschrift):

Während nach derzeitiger Rechtslage vorgesehen ist, dass die Schienen-Control GmbH Zwangsmaßnahmen verfügen darf, soll nunmehr vorgesehen werden, dass sie solche Zwangsmaßnahmen – bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen - zu verfügen hat.

Zu Z 60 (§ 53f samt Überschrift):

Die Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis der Schienen-Control Kommission zeigten, dass es zweckmäßig und geboten ist, bei der Überwachung des Wettbewerbs nicht nur auf die Diskriminierungsfreiheit, wie sie schon bisher ausdrücklich im Gesetzestext verlangt ist, sondern generell auch auf die Rechtskonformität mit bundesrechtlichen, unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder völkerrechtlichen Rechtsvorschriften zu achten. Dem wird in der Neufassung des § 53f bezüglich Anschluss und Mitbenützung Rechnung getragen, und auch in der Neufassung des § 74 bezüglich der Überwachung des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt.

Zu Z 62 (§ 54a):

Es soll von den im Einzelnen im Art. 2 der Richtlinie 2012/34/EU ausgeformten Möglichkeiten eines Mitgliedstaates, Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmte Kategorien von Eisenbahninfrastruktur von näher bezeichneten Kapiteln und Artikeln dieser Richtlinie auszunehmen, Gebrauch gemacht werden. Den Richtlinienvorgaben folgend sind in den Abs. 1 bis 4 des § 54a jeweils die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 aufgezählt, von deren Anwendung ausgenommen wird.

Die Ausnahme des § 54a Abs 1 betrifft bestimmte Trennungsmaßnahmen innerhalb des Unternehmens und kommt grundsätzlich jenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute, die Eisenbahnverkehrsdienste ausschließlich auf eigenständigen örtlichen oder regionalen vernetzten Nebenbahnen oder nur auf solchen vernetzten Nebenbahnen, die nur für den Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind, erbringen.

Die Ausnahme des § 54a Abs 2 erfasst bestimmte vernetzte Nebenbahnen mit regionaler oder örtlich beschränkter Bedeutung, wie sie vornehmlich im Privatbahnbereich betrieben werden. Sie ist eine richtliniengemäß weitgehende Ausnahme von Modalitäten zur Schienenverkehrsmarktregulierung wie denen über das Zuweisungsverfahren und die Entgelterhebung, aber keine generelle Ausnahme. Dass überhaupt Ansprüche auf Zugang auch auf solchen vernetzten Nebenbahnen bestehen, kann nicht ausgeschlossen werden, und wird auch nicht ausgenommen.

Eine Ausnahmemöglichkeit besteht darüber hinaus nach Maßgabe des § 54a Abs 4 für vernetzte Nebenbahnen, die schlechthin nicht von strategischer Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes sind. Dabei handelt es sich um keine von Gesetzes wegen eingeräumte Ausnahme, sondern eine Option zur Erlangung einer Ausnahme, nach einem im Einzelfall nötigen Prüfverfahren und einer Entscheidung der Europäischen Kommission.

Zu Z 63 (§ 55 samt Überschrift):

Den Regelungen über die von Eisenbahnunternehmen einzuhaltenden Trennungsmaßnahmen organisatorischer Natur und im Rechnungswesen liegt die Verpflichtung zur Umsetzung der Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 der Richtlinie 2012/34/EU zugrunde. Mit den vorliegenden Regelungen sollen insbesondere unzulässige Quersubventionierungen und andere Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

Entsprechend Art. 56 Abs. 12 der Richtlinie 2012/34/EU wird ausdrücklich verankert, dass die Schienen-Control Kommission befugt ist, die Einhaltung der Regelungen über die getrennte Rechnungsführung entweder selbst zu überprüfen, oder durch dazu Beauftragte überprüfen zu lassen.

Zu Z 64 (§ 55a, § 55b, §55c samt Überschriften):

§ 55a: In Umsetzung des Art. 56 Abs. 12 der Richtlinie 2012/34/EU wird der Schienen-Control Kommission die Befugnis eingeräumt, die Vorlage von Buchführungsdaten zu verlangen, aus diesen Daten Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen zu ziehen und dies der Bundeswettbewerbsbehörde anzuzeigen.

§ 55b: Im Rahmen der Arbeiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Gesamtverkehrsplanung gibt es bereits bisher eine veröffentlichte Strategie zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die auch ein Zielnetz und den Ausbauplan zum Schienennetz der ÖBB enthält.

Im Art. 8 der Richtlinie 2012/34/EU sind einige Vorgaben zur Ausgestaltung einer staatlichen Leitstrategie zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur enthalten, die rechtlich zu verankern sind. Die Leitstrategie ist als ein die Ausgestaltung des Schienennetzes längerfristig leitendes Instrument vorgesehen, und vorzugeben sind Kriterien zur Konsultation bei ihrer Erstellung, zur Veröffentlichung und zur Berücksichtigung der Leitstrategie in den Geschäftsplänen der Infrastrukturbetreiber. All diese Vorgaben sollen im neuen § 55b umgesetzt werden.

Als Schienennetz, auf welches sich die Leitstrategie richtet, ist das der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen vorgesehen, wie es für die Zugangsrechte im Schienenverkehrsmarkt zur Verfügung steht. Weiters ist die Pflicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Berücksichti-

gung der Leitstrategie in ihren Geschäftsplänen festgelegt, und sie haben dabei den zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.

Diese Pflichten beziehen sich auf jene Teile der Pläne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche die Grundlage für die Realisierung der einzelnen Maßnahmen zur Planung, zum Bau oder zur Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur sind. Bei der ÖBB-Infrastruktur AG handelt es sich gemäß § 42 Bundesbahngesetz um den Rahmenplan als Bestandteil des Geschäftsplanes und als Grundlage für den Zuschussvertrag mit dem Bund. Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns sind die Festlegungen jeweils in den Geschäftsplänen oder sonstigen Plänen des Unternehmens betroffen, welche gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 den mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen und in ihrem Rahmen gewährten Finanzierungsbeiträgen der Gebietskörperschaften zugrunde liegen.

§ 55c: Im Art. 30 der Richtlinie 2012/34/EU sind neue Kriterien zu den vertraglichen Vereinbarungen über die finanziellen Leistungen vorgesehen, die von staatlicher Seite benötigt und beigesteuert werden, um die Eisenbahninfrastruktur bereitzustellen und auszubauen. Die Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Planung und den Bau der Eisenbahninfrastruktur selbst soll unberührt bleiben.

Die finanziellen Leistungen werden in Österreich zur Zeit im Wege von Verträgen gemäß §§ 42 und 43 Bundesbahngesetz und gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 beigesteuert. Beim Abschluss derartiger Verträge sind künftig zusätzlich die regulierungsrechtlichen Kriterien gemäß § 55c des Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit der Richtlinie 2012/34/EU zu beachten.

Zu Z 66 (§ 56 samt Überschrift).

In Umsetzung des Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU wird das schon bisher bestehende Zugangsrecht für Eisenbahnunternehmen zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen insoweit klarstellend ausgedehnt, als davon auch Anlageteile für die Anbindung von Serviceeinrichtungen und Infrastrukturen erfasst sind, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen könnten.

Zu Z 67 (§ 57 samt Überschrift):

Schon aus der bisherigen Definition des Begriffes „grenzüberschreitender Personenverkehr“ ergab sich, dass das Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zugunsten solcher Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste im grenzüberschreitenden Personenverkehr erbringen, insoweit eingeschränkt ist, als der Hauptzweck des Eisenbahnverkehrsdienstes im grenzüberschreitenden Personenverkehr liegen muss. Neu vorgesehen ist, dass die Schienen-Control Kommission in einem auf Antrag eingeleiteten Verwaltungsverfahren festzustellen hat, ob dieser Hauptzweck im Einzelfall vorliegt.

Zu Z 69 (§ 57a samt Überschrift):

In Umsetzung des Art. 38 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU wird der Kreis derjenigen, die Anspruch auf Zuweisung von Fahrwegkapazität haben – dies sind nach geltender Rechtslage derzeit nur Zugangsberechtigte –, erweitert. Damit wird die Regelungen über „Antragsteller“ im Sinne des Art. 3 Z 19 der Richtlinie 2012/34/EU umgesetzt.

Zu Z 70 (§ 57b samt Überschrift):

In Umsetzung des Art. 41 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU werden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die an Zugangsberechtigte gestellten Anforderungen auf Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte ausgedehnt.

Zu Z 71 (§ 57c samt Überschrift):

Das Verfahren zur Feststellung, ob durch die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen im Zuge eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wird, kann nunmehr auch über Antrag von Fahrwegkapazitätsberechtigten eingeleitet werden.

Zu Z 72 (§ 58 samt Überschrift):

In Umsetzung des Art. 13 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Zugangsberechtigten, die dies verlangen (wie schon nach der bisherigen Rechtslage) Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren hat. Der vorgesehene Leistungskatalog orientiert sich an den Vorgaben im Anhang II Z 1 der Richtlinie 2012/34/EU.

Zu Z 73 (§§ 58a und 58b samt Überschriften):

§ 58a: Entsprechend Art. 3 Z 11 der Richtlinie 2012/34/EU sind Serviceeinrichtungen als Anlagen umschrieben, die dafür eingerichtet wurden, um darin bestimmte Leistungen als Serviceleistungen erbringen zu können. Das sind demnach Anlagen, die faktisch vorhanden und für diesen Zweck eingerichtet wurden. Es besteht somit nicht etwa ein Anspruch darauf, dass der Betreiber einer Serviceeinrichtung seine Serviceeinrichtung über den Bestand hinaus ausbaut; dies auch dann nicht, wenn Begehren auf Gewährung von Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtung erbracht werden, aus kapazitativen Gründen nicht entsprochen werden kann.

In Umsetzung des Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34/EU wird der Betreiber einer solchen Serviceeinrichtung, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde, jedoch verpflichtet, die Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung auszuschreiben.

§ 58b: In Umsetzung des Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU wird der Betreiber einer Serviceeinrichtung gesetzlich verpflichtet, Zugang zu seinen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, zu gewähren und die Leistungen zu erbringen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden. Bietet der Betreiber von Serviceeinrichtungen zusätzlich Zusatzleistungen oder Nebenleistungen an, so hat er diese diskriminierungsfrei zu gewähren (Art. 13 Abs. 7 und 8 der Richtlinie 2012/34/EU).

Zweck des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, ist es, vor allem mit Schienenfahrzeugen physisch zur Serviceeinrichtung gelangen zu können, um die dort angebotenen Leistungen als Serviceleistungen in Anspruch nehmen zu können. Ein Rechtsanspruch eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, das Zugang zu einer Serviceeinrichtung einschließlich der dort erbrachten Serviceleistungen begehrt, in einer solchen Einrichtung Leistungen für sich oder für Dritte selbst erbringen zu dürfen, ist nicht vorgesehen.

Der im § 58b aufgezählte Leistungskatalog und die aufgezählten Kategorien von Serviceeinrichtungen orientieren sich an den Vorgaben des Anhangs II Z 2 bis 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

Zu Z 74 und 75 (§ 59 samt Überschrift; Entfall des § 59a):

In Umsetzung des Art. 27 und des Anhangs IV der Richtlinie 2012/34/EU werden die Angaben, die von Gesetzes wegen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen, in einigen Punkten gegenüber der bisherigen Rechtslage verfeinert.

Eine wesentliche Änderung gegenüber der bisherigen Rechtslage besteht darin, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen Informationen über Entgelte und Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und zu den Leistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, mit enthalten müssen oder diesbezüglich auf eine Internetseite des Betreibers dieser Serviceeinrichtungen zu verweisen haben. Bisher waren diesbezügliche Angaben in der Form eigener allgemeiner Geschäftsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 59a vorgeschrieben; diese Regelung kann bei der erweiterten neuen Fassung des § 59 entfallen.

Im Sinne der Transparenz der Bedingungen ist für die Schienennetz-Nutzungsbedingungen laut § 59 Abs. 1 verlangt, dass sie unentgeltlich und in allgemein zugänglicher Weise im Internet veröffentlicht werden müssen. Diese Anforderung gilt laut Abs. 4 auch für die Veröffentlichung der Informationen zum Zugang zu Serviceeinrichtungen und den Leistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, und zwar sowohl in dem Fall, in dem diese Informationen im Rahmen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden, als auch in dem Fall, in dem sie im Wege eines Verweises auf die Internetseite des Betreibers der Serviceeinrichtung zugänglich sind.

Was die nach § 59 Abs. 4 Z 2 lit. e) gebotene Angabe von Entgeltänderungen anlangt, umfasst sie aktuelle und grundsätzlich auch vorgesehene künftige; letzter soweit verfügbar, also als sie in Aussicht genommen und absehbar sind.

Zu Z 76 (Entfall des § 59b):

Infolge der Neuregelung des § 67i über ein Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität ist die bisherige Regelung des § 59b über Reservierungskosten nicht mehr erforderlich.

Zu Z 77 und 78 (§ 62 Abs. 1, 3 und 4):

Zur besseren Verständlichkeit gegenüber der bisherigen Rechtslage wird bereits im Abs. 1 ersichtlich gemacht, dass neben Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch diejenigen, denen die Funktion einer Zuweisungsstelle vertraglich übertragen worden ist, Zuweisungsstellen sind.

Die bisherige Regelung im Abs. 3 wird durch das Erfordernis ergänzt, dass mit der Funktion einer Zuweisungsstelle vertraglich nicht betraut werden darf, wer selbst Eisenbahnverkehrsdienste erbringt.

Die im Abs. 4 normierte Bekanntgabepflicht ist nunmehr gegenüber der Schienen-Control Kommission vorgesehen.

Zu Z 79 (§§ 62a und 62b samt Überschriften):

§ 62a: Es wird der Begriff „Betreiber einer Serviceeinrichtung“ neu eingeführt. Dieser kann ein Eisenbahninfrastruktur-, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Dritter sein. Die Begriffsbestimmung folgt den Vorgaben aus Art. 3 Z 12 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2012/34/EU.

Zwecks Vermeidung von Diskriminierungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und zu Leistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, und zwecks Schaffung erhöhter Transparenz müssen die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die von Schienenverkehrsmarktteilnehmern mit marktbeherrschender Stellung direkt oder indirekt kontrolliert werden, bestimmte Unabhängigkeitsvoraussetzungen erfüllen und ein vom kontrollierenden Schienenverkehrsmarktteilnehmer getrenntes Rechnungswesen haben. Die Schienen-Control Kommission ist befugt, die Einhaltung der Bestimmungen über das Rechnungswesen solcher Betreiber einer Serviceeinrichtung zu überprüfen.

§ 62b: Bisher hat die Zuweisungsstelle sowohl Fahrwegkapazität zugewiesen, als auch die Entgelte dafür festgelegt. Nunmehr wird richtliniengemäß vorgesehen, dass die Funktion der Entgeltfestsetzung und -erhebung auch getrennt von der Funktion einer Zuweisungsstelle wahrgenommen werden kann, und zwar durch eine entgelterhebende Stelle. Es ist aber auch zulässig, die Funktion einer Zuweisungsstelle und der entgelterhebenden Stelle weiterhin bei einer Stelle gemeinsam auszuüben.

Die Funktion einer entgelterhebenden Stelle obliegt entweder dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder demjenigen, der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertraglich mit der Wahrnehmung dieser Funktion betraut wird.

Wie schon nach bisheriger Rechtslage vorgesehen, darf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, die Funktion einer entgelterhebenden Stelle nicht selbst wahrnehmen, sondern muss diese Funktion vertraglich an jemanden übertragen, der die fehlenden Unabhängigkeitsvoraussetzungen erfüllt.

Zu Z 81 (§ 63 samt Überschrift):

Die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Zuweisungsstelle unter den Bedingungen, wie sie in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auszugestaltet sind, ist nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und der effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen. Zu letzterem, dem Art. 26 der Richtlinie 2012/34/EU folgenden Grundsatz wird klargestellt, dass er insbesondere auch die Ermöglichung eines integralen Taktfahrplanes einschließt.

Zu Z 82 (§ 64 samt Überschrift):

Rahmenregelungen können nunmehr auch zwischen einer Zuweisungsstelle und einem Fahrwegkapazitätsberechtigten abgeschlossen werden.

Zu Z 83 (§ 64a samt Überschrift):

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen soll effizient netzübergreifende Fahrwegkapazität schaffen.

Zu Z 84 (§ 65 samt Überschrift):

Ergänzend zur bisherigen Rechtslage haben Zuweisungsstellen mit anderen Zuweisungsstellen zu vereinbaren, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen vor Aufnahme über Konsultationen zum Netzfahrplan in den Netzfahrplan aufzunehmen sind.

Zu Z 85 (§ 65a samt Überschrift):

Entsprechend Art. 53 der Richtlinie 2012/34/EU wird die Vorgangsweise für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die für Instandhaltungsarbeiten benötigt wird, und deren Auswirkungen auf anderen Fahrwegkapazitätsberechtigte geregelt.

Zu Z 86 (§ 65b samt Überschrift):

Ergänzend zur bisherigen Rechtslage wird eine Regelung zur Erhöhung der Transparenz bei Verhandlungen im Koordinierungsverfahren eingeführt.

Zu Z 87 (§ 65c samt Überschrift):

Ergänzend zur bisherigen Rechtslage wird für den Sonderfall, dass Abschnitte für überlastet erklärt sind, vorgesehen, dass Zuweisungsstellen Begehren auf Fahrwegkapazität zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr, die im Rahmen eines integralen Taktfahrplanes erbracht werden, vorrangig zu berücksichtigen haben, um die Einführung eines solchen österreichischen Taktfahrplanes zu ermöglichen.

Zu Z 90 (§ 65f samt Überschrift):

In Umsetzung des Art. 52 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass von einem Fahrwegkapazitätsberechtigten bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen die Aufgabe von nicht genutzten Zugtrassen zu verlangen ist, insbesondere wenn der Fahrweg überlastet ist.

Zu Z 92 (§§ 67 bis 70 samt Überschriften):

- § 67: Weegeentgelte und Entgelte für das Mindestzugangspaket sind wie bisher in Höhe der Kosten zu ermitteln, die aufgrund des Zugbetriebes anfallen.
- § 67a: Wie bisher können Weegeentgelte Entgeltsbestandteile für Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur enthalten.
- § 67b: Zur Deckung der Kosten, die durch umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes resultieren, ist eine Änderung des Weegeentgeltes zulässig. Dies darf aber nur dann zu einer Überschreitung des Gesamterlöses führen, wenn auch für die Benützung von Bundesstraßen im Güterverkehr umweltbezogene Entgelte eingeführt sind.
- § 67c: Wie bisher ist eine gemittelte Festsetzung der Weegeentgelte zulässig.
- § 67d: Zur Erreichung einer vollen Deckung der aus dem Eisenbahninfrastrukturbetrieb resultierenden Kosten können wie bisher Aufschläge zu den Weegeentgelten festgesetzt werden. Neu ist, dass hierfür eine Genehmigung der Schienen-Control Kommission erforderlich ist und dabei eine Vorgangsweise anzuwenden ist, die sich aus der Umsetzung des Art. 32 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU ergibt.
- § 67e: Dieser entspricht im Wesentlichen der bisherigen Rechtslage. Der Abschluss des Baues oder Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur muss jedoch nach Ablauf des Jahres 1988 (bisher: 15. März 1986) erfolgt sein.
- § 67f: In Umsetzung des Art. 32 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU ist vorgesehen, dass das Weegeentgelt für den Einsatz von Zügen, je nachdem ob diese mit ETCS ausgestattet sind oder nicht, auf bestimmten Eisenbahnkorridoren differenziert werden muss, wobei von der Ausnahmemöglichkeit des Art. 2 Abs. 11 und Art. 32 Abs. 4 zweiter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU Gebrauch gemacht wird.
- § 67g: Die Weegeentgelte haben für eine gleichartige Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein. Insbesondere sind für vergleichbare Eisenbahnverkehrsdienste im selben Schienenverkehrsmarktsegment gleiche Weegeentgelte zu erheben.
- § 67h: Zwecks Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur müssen die Entgeltregelungen, wie schon bisher, leistungsabhängige Bestandteile enthalten.
- § 67i: Bei Erfüllung gewisser Kriterien ist für die Nichtnutzung zugewiesener Fahrwegkapazität von der entgelterhebenden Stelle ein angemessenes Entgelt zu erheben.
- § 68: Die Festsetzung der Weegeentgeltregelung obliegt nunmehr der entgelterhebenden Stelle.
- § 68a: Verhandlungen über die Höhe der Weegeentgelte dürfen nur unter Aufsicht der Schienen-Control Kommission geführt werden, die den Verhandlungsteilnehmern drohende Verstöße gegen die Bestimmungen über die Festsetzung der Weegeentgelthöhe bekanntzugeben hat.
- § 69a: Wie bisher sind Weegeentgeltnachlässe unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.
- § 69b: Entgelte für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen, die innerhalb von Serviceeinrichtungen erbracht werden, dürfen anfallende Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht überschreiten.
- § 69c: Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben sind der Schienen-Control Kommission Informationen zu

erhobenen Entgelten vorzulegen. Weiters müssen die entgelterhebenden Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen nachweisen können, dass verrechnete Entgelte den diesbezüglichen Regelungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen entsprechen.

- § 70: Entgelterhebende Stellen haben mit anderen entgelterhebenden Stellen zusammenzuarbeiten, um vor allem eine bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste zu gewährleisten.

Zu Z 93 (§ 70a samt Überschrift):

Ergänzend zur derzeitigen Regelung wird vorgesehen, dass auch Betreiber von Serviceeinrichtungen für die Gewährung des Zuganges zu ihren Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und für die Gewährung von Serviceleistungen an die Rechtsform eines schriftlichen Vertrages gebunden sind.

Darf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst einen Vertrag über die Zuweisung von Fahrwegkapazität abschließen, so tritt an seine Stelle bei Vertragsabschluss die Zuweisungsstelle, an die dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Funktion einer Zuweisungsstelle übertragen hat. Soweit das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht auch die Funktion einer entgelterhebenden Stelle an diese Zuweisungsstelle vertraglich übertragen hat, sondern vertraglich die Funktion einer entgelterhebenden Stelle an eine entgelterhebende Stelle übertragen hat, ist die Zuweisungsstelle an die Vorgaben der entgelterhebenden Stelle gebunden.

Da nunmehr auch solche Fahrwegkapazitätsberechtigte, die kein zugangsberechtigtes Eisenbahnunternehmen sind, Anspruch auf Fahrwegkapazitätszuweisung haben, müssen sie einen Zugangsberechtigten namhaft machen, für den die Teile des Zuweisungsvertrages, die die für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur notwendigen Bedingungen enthalten und die eindeutig ersichtlich zu sein haben, rechtsverbindlich sind.

Zu Z 94 (§ 71 samt Überschrift):

Der § 71 bezieht sich nicht mehr auch auf die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, außerhalb des Mindestzugangspaketes. Neu eingeführt ist eine Bekanntgabepflicht an die Schienen-Control Kommission, wenn Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt wurden.

Zu Z 95 (§ 71a samt Überschrift):

Es wird festgelegt, wie ein Begehren auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und Gewährung von Serviceleistungen zu behandeln ist. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat zu entscheiden, ob und in welchem Umfang er einem solchen Begehren stattgibt. In gewissen Fällen ist die Ablehnung eines Begehrens schriftlich zu begründen und eine tragfähige Alternative bekannt zu geben.

Zu Z 96 (§ 72 samt Überschrift):

Verträge über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sind von der Schienen-Control Kommission ganz oder teilweise für ungültig zu erklären, wenn die vertragsgegenständliche Fahrwegkapazität dem beschwerdeführenden Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen hätte werden müssen.

Zu Z 97 (§ 73 samt Überschrift):

Das Beschwerdeverfahren gegen den Betreiber einer Serviceeinrichtung ist dem bisherigen Beschwerdeverfahren bezüglich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen nachgebildet. Neu ist die Verpflichtung der Schienen-Control Kommission, bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen bestehende Verträge ganz oder teilweise abzuändern, um einen angemessenen Teil der vorhandenen Kapazitäten eines Betreibers einer Serviceeinrichtung auch dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zukommen zu lassen.

Zu Z 98 (§ 73a samt Überschrift):

Die im § 73a angeordnete Vorlagepflicht wird auf Betreiber von Serviceeinrichtungen ausgedehnt.

Zu Z 99 (§ 74 samt Überschriften):

In dieser Bestimmung ist zunächst der Maßstab für die Wettbewerbsüberwachung neu formuliert. Dabei wird nicht nur auf das diskriminierende Verhalten oder diskriminierende Verträge abgestellt, sondern allgemeiner auf Verstöße gegen Rechtsvorschriften (und zwar auf gesetzwidriges, unions- und sonstiges völkerrechtswidriges Verhalten und gesetzwidrige, unions-, und sonstige völkerrechtswidrige Verträge). Damit wird nach dem Wortlaut des § 74 nicht nur die Freiheit von Diskriminierungen, wie sie in Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 gefordert ist, erfasst, sondern allgemeiner auch sonstige Zuwiderhandlungen gegen einschlägige Rechtsvorschriften einbezogen. Mit dieser Formulierungsänderung wird

dem Wortlaut des Art. 56 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU Rechnung getragen, der über die Diskriminierung im engeren Sinn hinaus auch sonstige Rechtsverletzungen einschließt.

Es wird weiters ausdrücklich geregelt, dass ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren auch auf Beschwerde einzuleiten ist. Das entspricht im Übrigen den Ergebnissen der bisherigen Rechtsprechung.

Zu Z 100 (§ 74a samt Überschrift):

Die Marktbeobachtung wird der Schienen-Control Kommission übertragen. Aus systematischen Gründen finden sich die Regelungen des bisherigen § 26 Abs. 2 nunmehr im § 74a als Abs. 2 und 3.

Zu Z 101 (§ 74b samt Überschrift):

Diese Bestimmung entspricht – reduziert um die Regelung über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen – im Wesentlichen dem bisherigen § 75.

Zu Z 102 (§ 75 samt Überschrift):

Die Bestimmung über Zwangsmaßnahmen gegen Betreiber von Serviceeinrichtungen ist dem neuen § 74b nachgebildet. Die Vorgängerbestimmung findet sich im bisherigen § 75 bezüglich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen.

Zu Z 103 (§ 75a samt Überschrift):

Im § 75a wird präzisiert, dass als andere Eisenbahn (als eine Haupt- oder vernetzte Nebenbahn) eine Anschlussbahn erfasst ist.

Zu Z 106 (§ 77 Abs. 1):

Angesichts der neu formulierten Vorgabe der Richtlinie 2012/34/EU, wonach in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union nur mehr eine „einzige“ Regulierungsstelle in Schienenverkehrsmarktregulierungsangelegenheiten einzurichten ist, werden die (wenigen) regulierungsbehördlichen Aufgaben der Schienen-Control GmbH, die sie bisher in Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarktregulierung nach dem Eisenbahngesetz 1957 als Regulierungsbehörde neben der Schienen-Control Kommission auszuüben hatte, der Schienen-Control Kommission als nunmehr einziger nach dem Eisenbahngesetz 1957 in Österreich vorgesehender Regulierungsstelle bzw. Regulierungsbehörde übertragen.

Die Schienen-Control Kommission kann aber zur Erfüllung dieser Aufgaben gemäß § 81 Abs. 4 in ihrem Namen die Schienen-Control GmbH ermächtigen. Das kann verwaltungsökonomischerweise auch eine generelle Ermächtigung für die jeweiligen Aufgaben sein.

Davon abgesehen steht die Schienen-Control GmbH der Schienen-Control Kommission bewährtermaßen und weiterhin als permanente und geschäftsführende Stelle bei der Erfüllung aller ihrer Aufgaben zur Seite.

Zu Z 107 (§ 77 Abs. 5):

Damit die Schienen-Control Kommission ihre regulierungsbehördlichen Aufgaben mit der gebotenen Unabhängigkeit erfüllen kann, hat die Schienen-Control GmbH die notwendigen organisatorischen Vorkehrungen zu treffen. Sie ist für die Geschäftsführung verantwortlich. Dabei hat sie Anforderungen der Schienen-Control Kommission bezüglich der zur unabhängigen Erfüllung ihrer Aufgaben nötige personelle Ressourcen und notwendigem Sachaufwand angemessen zu berücksichtigen.

Zu Z 109 (Entfall des § 78 Abs. 3 und 4):

Da eine Zuständigkeit der Schienen-Control GmbH in Angelegenheiten der Zwangsmaßnahmen gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr vorgesehen ist, können die bisherigen, auf diese Zuständigkeit bezugnehmenden Abs. 3 und 4 entfallen.

Zu Z 110 (§ 78c samt Überschrift):

Da die Marktbeobachtung selbst nunmehr in den Aufgabenbereich der Schienen-Control Kommission fällt, ist sie nicht mehr dem Aufgabenbereich der Schienen-Control GmbH zuzuordnen. Dessenungeachtet obliegt es der Schienen-Control GmbH auch weiterhin, die Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes im Rahmen des Tätigkeitsberichtes darzustellen.

Zu Z 111 (§ 78d samt Überschrift):

Die bisherige Regelung über die Auskunftspflicht gegenüber der Schienen-Control GmbH im § 74a Abs. 1 wird aus systematischen Gründen in den neuen 6c. Teil verschoben, da sich die Auskunftspflicht, wie schon nach derzeitiger Rechtslage, nicht nur auf Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarktregulierung beschränkt.

Zu Z 112 (§ 79 Abs. 4):

Für die Bestellung eines Geschäftsführers der Schienen-Control GmbH ist das Stellenbesetzungsgesetz maßgeblich. Davon abgesehen wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verpflichtet, für ausreichende Transparenz bei der Bestellung eines Geschäftsführers der Schienen-Control GmbH Sorge zu tragen, wie es gleichermaßen gemäß § 82 Abs. 1 für die Bestellung der Mitglieder der Schienen-Control Kommission verlangt ist.

Zu Z 113 (§§ 79a und 79b samt Überschriften):

- § 79a: Die Regelungen sollen sicherstellen, dass die Wahrnehmung der Geschäftsführung weder beeinträchtigt, noch ihre unabhängige Ausübung, beispielsweise wegen Interessenskonflikten, gefährdet ist..
- § 79b: In Umsetzung des Art. 55 Abs. 3 fünfter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass mit der Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH betraute Personen mindestens ein Jahr nach Beendigung der Geschäftsführungstätigkeit der Schienen-Control GmbH bei Unternehmen, die der Schienenverkehrsmarktregulierung unterliegen, keine berufliche Position bekleiden bzw. berufliche Aufgaben wahrnehmen dürfen.

Zu Z 116 (§ 81 Abs. 2 und 3):

Angesichts der neu formulierten Vorgabe der Richtlinie 2012/34/EU, wonach in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union nur mehr eine „einzige“ Regulierungsstelle in Schienenverkehrsmarktregulierungsangelegenheiten einzurichten ist, werden die regulierungsbehördlichen Aufgaben der Schienen-Control GmbH, die sie bisher in Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarktregulierung nach dem Eisenbahngesetz 1957 als Regulierungsbehörde neben der Schienen-Control Kommission auszuüben hatte, der Schienen-Control Kommission als nunmehr einziger nach dem Eisenbahngesetz 1957 in Österreich vorgesehener Regulierungsstelle bzw. Regulierungsbehörde übertragen.

Zu Z 117 (§ 81 Abs. 4):

Bei den Aufgaben, die zweckmäßigerweise von der Schienen-Control Kommission an die Schienen-Control GmbH zur Wahrnehmung übertragen werden dürfen, handelt es sich um Aufgaben, die bisher in deren Aufgabenbereich fielen oder die ihr übertragen worden wären, wenn unionsrechtlich nicht nur eine einzige Regulierungsstelle zulässig wäre.

Zu Z 118 (§ 82 Abs. 1):

Den Vorgaben nach Art. 55 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU folgend ist vorgesehen, dass der Bestellung der Mitglieder der Schienen-Control Kommission ein transparentes Auswahlverfahren zugrunde zu liegen hat.

Zu Z 119 (§ 82a und 82b samt Überschriften):

- § 82a: Die Regelungen sollen sicherstellen, dass die Wahrnehmung der Tätigkeit in der Schienen-Control Kommission weder beeinträchtigt, noch ihre unabhängige Ausübung, beispielsweise wegen Interessenskonflikten, gefährdet ist. .
- § 82b: Der Vorgabe aus Art. 55 Abs. 3 fünfter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU folgend dürfen ehemalige Mitglieder der Schienen-Control Kommission mindestens ein Jahr nach Beendigung ihrer Tätigkeit bei der Schienen-Control Kommission bei Unternehmen, die der Schienenverkehrsmarktregulierung unterliegen, weder eine berufliche Position bekleiden noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.

Zu Z 120 (§ 84 Abs. 2 und 3):

Die Einführung der Befangenheitsregelung im Abs. 2 setzt die Vorgabe aus Art. 55 Abs. 1 dritter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU um. In Umsetzung des Art. 56 Abs. 11 der Richtlinie 2012/34/EU wird eine Verpflichtung zur Veröffentlichung von Bescheiden der Schienen-Control Kommission auf der Internetseite der Schienen-Control GmbH angeordnet.

Zu Z 121 und 122 (§ 84 Abs. 5 bis 7):

Die Regelungen werden entsprechend der Ausweitung der Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission zur Erlassung von Erledigungen in Form eines Bescheides angepasst.

Zu Z 123 (§ 84 Abs. 9):

Zur effizienteren Durchsetzung ihrer Bescheide erhält die Schienen-Control Kommission die Zuständigkeit zur Vollstreckung ihrer Bescheide.

Zu Z 124 (§ 84a bis 84c samt Überschriften):

- § 84a: Die bisherige Regelung über die Auskunftspflicht gegenüber der Schienen-Control Kommission im § 74a Abs. 1 wird aus systematischen Gründen in den 7. Teil verschoben, da sich die Auskunftspflicht, wie schon nach derzeitiger Rechtslage, nicht nur auf Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarktregulierung beschränkt. Desweiteren wurde der Kreis der Auskunftspflichtigen um die neu eingeführten entgelterhebenden Stellen und um die neu eingeführten Betreiber einer Serviceeinrichtung erweitert.
- § 84b: In Umsetzung des Art. 56 Abs. 7 der Richtlinie 2012/34/EU wird eine Verpflichtung der Schienen-Control Kommission zur Konsultierung von Vertretern der Dienstleistungsnutzer im Bereich des Schienengütertransportes und des Schienenpersonenverkehrs vorgesehen.
- § 84c: In Umsetzung des Art. 57 der Richtlinie 2012/34/EU wird eine Pflicht der Schienen-Control Kommission zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen vorgesehen.

Zu Z 127 und 128 (§§ 102 und 103):

In detaillierter Umsetzung einer Vorgabe aus der Richtlinie 2008/57/EG (über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems) wird die Vorgangsweise bei Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstand und der Begriff „Auftraggeber“ definiert.

Zu Z 129 (§ 110 und 111 samt Überschriften):

Die bisher von den Eisenbahnunternehmen zu veröffentlichenden Infrastrukturregister sind nach dem Durchführungsbeschluss 2011/633/EU zusammenfassend zu einem nationalen Infrastrukturregister zu vernetzen und der Europäischen Eisenbahnagentur zugänglich zu machen. Daher soll diese Aufgabe der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zugeordnet werden, welcher gemäß § 3 Abs 1 Z 8 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes bereits die Aufgaben österreichweiter Registerführung zugeordnet sind und welche die Register gemäß § 112 und § 156 des Eisenbahngesetzes 1957 führt. Die für das Infrastrukturregister erforderlichen Daten sind von den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Zu Z 131 (§ 164):

Im Zusammenhang mit der Stärkung der Rechte der Regulierungsstelle sieht die Richtlinie 2012/34/EU auch vor, dass die Regulierungsstelle ihre Entscheidungen durchsetzen können und gegebenenfalls geeignete Sanktionen einschließlich Geldbußen verhängen können muss. Es ist vorgesehen, dass die Schienen-Control Kommission nicht nur die Zuständigkeit gemäß § 84 Abs. 9 erhält, ihre Bescheide zu vollstrecken, sondern sie wird auch mit einer verwaltungsstrafbehördlichen Zuständigkeit betraut.

Zu Z 136 (Entfall des § 175 Abs. 11, 13 und 20):

Im Sinne des Deregulierungsauftrages (Art. I des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 151/2001) können diese wegen Zeitablaufes nicht mehr benötigten Übergangsbestimmungen aufgehoben werden.

Zu Z 134 (§ 176b samt Überschrift):

Die Übergangsbestimmung zur vorliegenden Novelle stellt darauf ab, dass sowohl eine Strategie für die Ausgestaltung des Schienennetzes, die in den Geschäftsplänen zu berücksichtigen ist, als auch Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur bereits vorhanden sind. Für deren Ausgestaltung sieht die Richtlinie 2012/34/EU jeweils einige regulierungsrechtliche Anforderungen vor, die gesetzlich neu verankert werden.

Im Sinne der Kontinuität zu diesen bestehenden Instrumenten soll die veröffentlichte Strategie zum Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur für das Schienennetz als erste Leitstrategie gemäß dem neu eingefügten § 55b gelten. Sie wird nach dessen Anforderungen weiter zu entwickeln und auszugestalten sein, und dabei werden auch die Anhörungsrechte gemäß § 55b Abs. 2 zum Tragen kommen.

Die bestehenden Verträge gemäß §§ 42 und 43 Bundesbahngesetz und gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 erfüllen bereits einige Kriterien nach dem neuen § 55c in Verbindung mit der Richtlinie 2012/34/EU. Beim Neuabschluss solcher Verträge sind alle Kriterien gemäß § 55c von vornherein einzuhalten. Bestehende und fortlaufende Verträge sind diesen Kriterien entsprechend anzupassen.