

Antrag

der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé, Andreas Ottenschläger, Christian Hafenecker, MA
Kolleginnen und Kollegen
betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird
Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 137/2015, wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 1d bis 1h erhalten die Paragraphenbezeichnung „§ 1e“ bis „1i“.
2. Nach § 1c wird folgender § 1d samt Überschrift eingefügt:

„Vertikal integriertes Unternehmen

§ 1d. (1) Ein vertikal integriertes Unternehmen ist entweder ein integriertes Eisenbahnunternehmen oder ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“), ABl. L 24 vom 29.01.2004, S. 1,

1. ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einem Unternehmen kontrolliert wird, das gleichzeitig ein oder mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, das bzw. die Eisenbahnverkehrsdienste auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erbringt bzw. erbringen,
2. ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert wird, das bzw. die Eisenbahnverkehrsdienste auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erbringt bzw. erbringen, oder
3. ein oder mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen, das bzw. die Eisenbahnverkehrsdienste auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erbringt bzw. erbringen, von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrolliert wird bzw. kontrolliert werden.

(2) Sind ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen völlig voneinander unabhängig, werden jedoch beide unmittelbar vom Bund oder einem Bundesland ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert, gelten sie nicht als vertikal integrierte Unternehmen.“

3. Im § 15c Z 3 lit.c wird die Wortfolge „das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz“ durch die Wortfolge „das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, oder“ ersetzt; folgende Z 4 wird eingefügt:

„4. gegen ihn oder falls er eine eingetragene Personengesellschaft ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten aus Kollektivverträgen“

4. Nach § 22b wird folgender § 22c samt Überschrift eingefügt:

„Notfallpläne für die Hilfeleistungserbringung

§ 22c. Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für den Fall, dass bei Erbringung von Personenverkehrsdiensten größere Störungen auftreten, Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne des Art. 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufzustellen und sicherzustellen, dass diese Pläne ordnungsgemäß aufeinander abgestimmt sind.“

5. § 54a Abs. 2 Einleitungssatz lautet:

„Ausgenommen von der Anwendung der §§ 55 Abs. 1a, 55a Abs. 3, 55b, 55c, 55d, 55e, 55f, 59, 60, 62 Abs. 2 bis 5, 62b Abs. 2 bis 5, 63 bis 64a, 65 Abs. 2 bis 9, 65a, 65b Abs. 2 bis 4, 65c bis 65f, 66 Abs. 1 zweiter Satz, 67 bis 69a, 69c, 70, 70a Abs. 3, 73a Abs. 1, 74 und 74a sind:“

6. § 54a Abs. 3 Z 2 lautet:

„2. örtliche, vernetzte Nebenbahnen von der Anwendung der §§ 55 Abs. 1a, 55b, 55c, 55d, 59, 60, 62 Abs. 2 bis 5, 62b Abs. 2 bis 5, 63 bis 64a, 65 Abs. 2 bis 9, 65a, 65b Abs. 2 bis 4, 65c bis 65f, 66 Abs. 1 zweiter Satz, 67 bis 69a, 69c, 70, 73a Abs. 1, 74 und 74a.“

7. Dem § 54a Abs. 4 werden folgende Abs. 5 bis 8 angefügt:

„(5) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind solange von der Anwendung der §§ 55c Abs. 3 und 55c Abs. 4 Z 3 und 4 befreit, als sie die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle und die mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben entsprechend den §§ 62 Abs. 3 und 62b Abs. 3 an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle vertraglich übertragen. § 55c Abs. 4 Z 1 und § 55c Abs. 5 sind sinngemäß auf die Bereichsleiter anzuwenden, die für die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zuständig sind.

(6) Ausgenommen von der Anwendung der §§ 55 Abs. 1a, 55b, 55c, 55d, 55e, 55f, 62 Abs. 2 bis 5 und 62b Abs. 2 bis 5 ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen,

1. das ausschließlich eine lokale vernetzte Nebenbahn mit schwachem Verkehrsaufkommen und einer Länge von höchstens 100 km betreibt, und
2. eine solche vernetzte Nebenbahn hauptsächlich zur Erbringung von Güterverkehrsdiensten zwischen einer Hauptbahn und dem Abfahrtsort bzw. Bestimmungsort entlang der vernetzten Nebenbahn genutzt wird, wobei sie in begrenztem Umfang auch für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten genutzt werden kann, und
3. entweder die vernetzte Nebenbahn nur von einem einzigen, Güterverkehrsdienste erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt wird, oder die Funktion einer Zuweisungsstelle und die Funktion einer entgelterhebenden Stelle nicht von Unternehmen wahrgenommen werden, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden.

(7) Werden auf einer im Abs. 6 angeführten vernetzten Nebenbahn Güterverkehrsdienste nur von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht, ist dieses solange von der Anwendung der §§ 63 Abs. 5 und 74a ausgenommen, bis ein weiterer Fahrwegkapazitätsberechtigter die Zuweisung von Fahrwegkapazität zwecks Erbringung von Güterverkehrsdiensten auf dieser Eisenbahn begehrt.

(8) Ausgenommen von der Anwendung der §§ 55 Abs. 1a, 55c, 55d, 55e, 55f, 62 Abs. 2 bis 5 und 62b Abs. 2 bis 5 ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen,

1. das ausschließlich eine regionale vernetzte Nebenbahn mit schwachem Verkehrsaufkommen betreibt, und
2. eine solche vernetzte Nebenbahn hauptsächlich zur Erbringung regionaler Personenverkehrsdienste von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt wird, wobei sie in begrenztem Umfang auch für die Erbringung von Güterverkehrsdiensten genutzt werden kann, und
3. es sich bei dem Personenverkehrsdienste erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht um das etablierte Eisenbahnverkehrsunternehmen der Republik Österreich handelt und
4. das Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste erbringen und
5. solange, bis ein weiterer Fahrwegkapazitätsberechtigter die Zuweisung von Fahrwegkapazität zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf dieser Eisenbahn begehrt.“

8. Nach § 55 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben für die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und für die Funktion Eisenbahnverkehrsunternehmen als Erbringer von Eisenbahnverkehrsdiensten voneinander getrennte Unternehmensbereiche einzurichten.“

9. § 55 Abs. 5 lautet:

„(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 (Abs. 2 bis 4) einhalten. Im Falle eines vertikal integrierten Unternehmens erstreckt sich diese Überprüfungsbefugnis auf alle rechtlichen Einheiten. Zu diesem Zwecke ist sie befugt, die Vorlage aller sachdienlichen Informationen von den überprüften Eisenbahnunternehmen, von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Betreibern von Serviceeinrichtungen, rechtlichen Einheiten von vertikal integrierten Unternehmen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Eisenbahninfrastrukturbetriebes erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen. Insbesondere kann sie verlangen, dass alle oder ein Teil der im Anhang VIII der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorgelegt werden, wie es entsprechend dem Zweck der Vorlage dieser Daten erforderlich und angemessen ist.“

10. Nach § 55b werden folgende §§ 55c bis 55h eingefügt:

„Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

§ 55c. (1) Ein vertikal integriertes Unternehmen ist so zu organisieren, dass keine seiner anderen rechtlichen Einheiten einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausüben.

(2) Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und die ihnen unmittelbar unterstellten Führungskräfte haben in diskriminierungsfreier Weise und unparteiisch zu handeln; die Unparteilichkeit darf durch keine Interessenkonflikte beeinträchtigt sein.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben von Eisenbahnverkehrsunternehmen und in vertikal integrierten Unternehmen von anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens rechtlich getrennt zu sein.

(4) Ein und dieselbe Person darf nicht gleichzeitig tätig sein:

1. als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
2. als Person, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen hat, und als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
3. als Mitglied des Aufsichtsrates eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Aufsichtsrates eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
4. als Mitglied des Aufsichtsrates eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, als auch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrolliert, und als Mitglied des Vorstandes dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

(5) In vertikal integrierten Unternehmen dürfen die Mitglieder des Vorstandes eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und die Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben, keine leistungsbezogenen Vergütungen von einer anderen rechtlichen Einheit des vertikal integrierten Unternehmens oder Bonuszahlungen, die im Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen verknüpft sind, erhalten.

(6) Verfügen verschiedene Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen über gemeinsame Informationssysteme, ist der Zugang zu sensiblen Informationen, die wesentliche Funktionen betreffen, auf befugtes Personal des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu beschränken. Diese sensiblen Informationen dürfen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht an andere Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen weitergegeben werden.

Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen

§ 55d. (1) Wesentliche Funktionen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind seine Funktion als Zuweisungsstelle und seine Funktion als entgelterhebende Stelle.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen oder andere juristische Personen dürfen keinen bestimmenden Einfluss auf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Hinblick auf die Wahrnehmung seiner wesentlichen Funktionen ausüben.

(3) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eine andere rechtliche Einheit in einem vertikal integrierten Unternehmen dürfen keinen bestimmenden Einfluss auf die Ernennungen und Abberufungen von Personen, die zu Entscheidungen über wesentliche Funktionen befugt sind, ausüben.

(4) Die Mobilität der Personen, die mit der Wahrnehmung wesentlicher Funktionen betraut sind, darf nicht zu Interessenkonflikten führen.

Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung

§ 55e. (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement und der Instandhaltungsplanung auf transparente und diskriminierungsfreie Weise auszuführen; diesbezüglich entscheidungsbefugte Personen müssen frei von Interessenkonflikten sein.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihr Verkehrsmanagement so zu gestalten, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen bei sie betreffenden Störungen umfassend und rechtzeitig Zugang zu einschlägigen Informationen erhalten. Gewährt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess, so hat dies für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise zu erfolgen.

(3) Bei langfristiger Planung größerer Instandhaltungsarbeiten und/oder Erneuerungsarbeiten an der Eisenbahninfrastruktur hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Fahrwegkapazitätsberechtigten zu konsultieren und deren vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung zu tragen.

(4) Unter Instandhaltungsarbeiten sind Arbeiten zur Erhaltung des Zustandes der Kapazität der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und unter Erneuerungsarbeiten sind umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahninfrastruktur nicht verändert wird, zu verstehen.

(5) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Planung von Instandhaltungsarbeiten in diskriminierungsfreier Weise durchzuführen.

Finanzielle Transparenz

§ 55f. (1) Einnahmen aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich öffentlicher Gelder, dürfen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausschließlich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit, auch zur Bedienung seiner Darlehen, verwendet werden. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann diese Einnahmen auch für die Zahlung von Dividenden verwenden. Keine Dividende darf an Gesellschafter eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens ausgezahlt werden, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, als auch dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrollieren.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen einander weder direkt, noch indirekt ein Darlehen gewähren. Im Rechnungswesen eines integrierten Eisenbahnunternehmens ist die direkte oder indirekte Übertragung von darlehensähnlichen Zuwendungen von dem für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur eingerichteten Unternehmensbereich an den für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten eingerichteten Unternehmensbereich und umgekehrt auch dann unzulässig, wenn solche Zuwendungen später wieder rückübertragen werden sollen.

(3) Es dürfen:

1. Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens nur zu Marktsätzen und Marktbedingungen gewährt, ausgezahlt und bedient werden, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln;
2. im Rechnungswesen eines integrierten Eisenbahnunternehmens darlehensähnliche Zuwendungen zwischen Unternehmensbereichen nur dann übertragen werden, wenn für deren Übertragung und Rückübertragung vergleichbare Marktsätze und Marktbedingungen angewendet werden, die für die Gewährung von Darlehen relevant sind.

(4) Dienstleistungen, die einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen von anderen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens erbracht werden, hat ein Vertrag zugrunde zu liegen. Entgelte für die erbrachten Dienstleistungen sind entweder nach Preisen, die die Produktionskosten, zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne, widerspiegeln, oder nach Marktpreisen festzulegen.

(5) In einem integrierten Eisenbahnunternehmen sind die Dienstleistungen einschließlich eines Entgeltes hierfür, die dem für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur eingerichteten Unternehmensbereich von einem anderen Unternehmensbereich erbracht werden, schriftlich festzuhalten. Für die Festlegung des Entgeltes gilt Abs. 4.

(6) Verbindlichkeiten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind eindeutig getrennt von Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens auszuweisen. Derartige Schulden sind gesondert zu bedienen.

(7) Im Rechnungswesen eines integrierten Eisenbahnunternehmens sind Verbindlichkeiten, die dem für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur eingerichteten Unternehmensbereich zuzurechnen sind, eindeutig getrennt von den Verbindlichkeiten der anderen Unternehmensbereiche auszuweisen. Derartige Schulden sind gesondert zu bedienen.

(8) Die Konten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und der übrigen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens sind so zu führen, dass die Einhaltung der Abs. 1 bis 4 und 6 sichergestellt ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des vertikal integrierten Unternehmens ermöglicht werden.

(9) Im Rechnungswesen eines integrierten Eisenbahnunternehmens sind die Konten für den Unternehmensbereich, der für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur eingerichtet ist, und die Konten der übrigen eingerichteten Unternehmensbereiche so zu führen, dass die Einhaltung der Abs. 1, 2, 3, 5 und 7 sichergestellt ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des integrierten Eisenbahnunternehmens ermöglicht werden.

(10) In vertikal integrierten Unternehmen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens zu führen. In einem integrierten Eisenbahnunternehmen sind detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zwischen dem für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur eingerichteten Unternehmensbereich und den anderen Unternehmensbereichen zu führen.

(11) 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 der Abs. 1 bis 10 einhalten. Im Falle eines vertikal integrierten Unternehmens erstreckt sich diese Überprüfungsbefugnis auf alle rechtlichen Einheiten. Zu diesem Zwecke ist sie befugt, die Vorlage aller sachdienlichen Informationen von den überprüften Eisenbahnunternehmen, von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Betreibern von Serviceeinrichtungen, rechtlichen Einheiten von vertikal integrierten Unternehmen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Eisenbahninfrastrukturbetriebes erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen. Insbesondere kann sie verlangen, dass alle oder ein Teil der im Anhang VIII der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorgelegt werden, wie es entsprechend dem Zweck der Vorlage dieser Daten erforderlich und angemessen ist.

(12) Die Schienen-Control Kommission ist befugt, aus diesen Finanzdaten Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen zu ziehen und diese dem Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort anzuzeigen.

Koordinierung

§ 55g. (1) Das Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen hat sich mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten, gegebenenfalls unter Beiziehung von Vertretern der Nutzer von Dienstleistungen im Bereich des Schienengütertransportes und des Schienenpersonenverkehrs, und des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu folgenden Themen einmal pro Jahr zu koordinieren:

1. Bedarf der Fahrwegkapazitätsberechtigten hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Eisenbahninfrastrukturkapazität;
2. Inhalt und Umsetzung der nutzerorientierten Ziele und Anreize, die in Verträgen gemäß § 55b Abs. 1 vorgegeben werden;
3. Inhalt und Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
4. Fragen der Intermodalität und der Interoperabilität;
5. Fragen zur Nutzung und zu den Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

(2) Die Schienen-Control Kommission ist vom Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen zur Teilnahme an der Koordinierung einzuladen und ist als Beobachter zur Teilnahme an der Koordinierung berechtigt.

(3) Das Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen hat nach Durchführung einer Konsultation mit den Koordinierungsbeteiligten einen Leitfaden für die Koordinierung zu erstellen und zu veröffentlichen.

(4) Das Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf seiner Internetseite einen Überblick über die gemäß Abs. 1 bis 3 durchgeführten Tätigkeiten zu veröffentlichen.

Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber

§ 55h. Das Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen hat mit anderen Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen des europäischen Netzwerkes der Infrastrukturbetreiber zusammenzuarbeiten, insbesondere im Hinblick auf

1. den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Europäischen Union, beinhaltend die Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie den Bau und die Umrüstung der Fahrwege,
2. die Förderung der zeitigen und effizienten Einführung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
3. den Austausch bewährter Praktiken,
4. die Überwachung und den Vergleich der Leistung,
5. den Beitrag zu der Marktüberwachung gemäß Art. 15 der Richtlinie 2012/34/EU,
6. die Befassung mit grenzüberschreitenden Engpässen und
7. die Erörterung der Anwendung der Art. 37 und 40 der Richtlinie 2012/34/EU.“

11. § 57 samt Überschrift lautet:

„Zugangsberechtigte

§ 57. (1) Zugangsberechtigte sind:

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

(2) Die in Abs. 1 Z 1 angeführte Zugangsberechtigung schließt das Recht des Eisenbahnverkehrsunternehmens ein, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof aufzunehmen und an einem anderen Bahnhof abzusetzen.“

12. § 57c samt Überschrift lautet:

„Bedienungsverbot bei Personenverkehrsdiensten

§ 57c. (1) Liegt der Abfahrts- oder der Bestimmungsort eines Personenverkehrsdienstes auf einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn oder sind diese Orte über eine Alternativstrecke erreichbar, und sind diese Eisenbahnen Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Art. 2 lit. i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007), ist das Recht auf Zugang zu diesen Eisenbahnen zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten eingeschränkt, falls die Ausübung eines solchen Zuganges das wirtschaftliche Gleichgewicht dieses Dienstleistungsauftrages oder dieser Dienstleistungsaufträge gefährden würde.

(2) Die in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Rechte und Pflichten der Regulierungsstelle im Zusammenhang mit der Ermittlung und Entscheidung darüber, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wird, sind von der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen.

(3) Stellt die Schienen-Control Kommission fest, dass durch die Erbringung eines Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienstes das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge gefährdet wäre, hat sie auf mögliche Änderungen dieses Verkehrsdienstes hinzuweisen, die gewährleisten würden, dass doch ein Zugangsrecht für die Erbringung dieses Verkehrsdienstes gewährt werden kann.

(4) Unter einem Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienst ist ein auf einer Eisenbahn erbrachter Personenverkehrsdienst, der ohne fahrplanmäßigen Zwischenhalt zwischen zwei mindestens 200 km voneinander entfernten Orten auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Eisenbahnen erbracht wird, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt ist und im Durchschnitt mit dieser Geschwindigkeit betrieben wird.“

13. § 62 samt Überschrift lautet:

„Zuweisungsstelle

§ 62. (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.

(2) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt, kann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die mit der Funktion als Zuweisungsstelle 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. In dem Vertrag, mit dem die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise übertragen werden, ist eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzusehen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen haftet für Schäden, die sein Vertragspartner bei Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben verschuldet hat.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die im § 54a Abs. 5 angeführten Bestimmungen nicht anwendet, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag

zu übertragen, das bzw. die sodann diese Aufgaben als Zuweisungsstelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen hat; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

(4) Die unter Abs. 2 und 3 angeführten anderen geeigneten Unternehmen bzw. anderen geeigneten Stellen dürfen keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, keine Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren, von keinen Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden und müssen den Anforderungen der §§ 55c bis 55f genügen.

(5) Innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens dürfen die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundene Aufgaben an keine andere Einheit des vertikal integrierten Unternehmens übertragen werden; dies gilt nicht für den Fall, dass eine solche Einheit ausschließlich die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle übertragenen Aufgaben wahrnimmt.

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

14. § 62b samt Überschrift lautet:

„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) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt, kann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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. In dem Vertrag, mit dem die mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise übertragen werden, ist eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzusehen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen haftet für Schäden, die sein Vertragspartner bei Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben verschuldet hat.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die im § 54a Abs. 5 angeführten Bestimmungen nicht anwendet, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, das bzw. die sodann diese Aufgaben als entgelterhebende Stelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen hat; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

(4) Die unter Abs. 2 und 3 angeführten anderen geeigneten Unternehmen bzw. anderen geeigneten Stellen dürfen keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, keine Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren, von keinen Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden und müssen den Anforderungen der §§ 55c bis 55f genügen.

(5) Innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens dürfen die mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundene Aufgaben an keine andere Einheit des vertikal integrierten Unternehmens übertragen werden; dies gilt nicht für den Fall, dass eine solche Einheit ausschließlich die mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle übertragenen Aufgaben wahrnimmt.

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

15. § 65 Abs. 5 lautet:

„(5) Fahrwegkapazitätsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr auf im § 57c Abs. 1 angeführten Eisenbahnen bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, haben die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control Kommission davon mindestens 18 Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes, auf den sich

dieses Begehren beziehen soll, zu unterrichten. Die Schienen-Control Kommission hat ihrerseits die Vertragsparteien des oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens unverzüglich, jedoch spätestens innerhalb von zehn Tagen zu unterrichten.“

16. Dem § 65a wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Falls dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist, kann auch die Schienen-Control Kommission verlangen, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerfahrplanmäßiger Fahrweginstandhaltungsarbeiten unterrichtet zu werden.“

17. Im § 66 erhält der Abs. 2 die Gliederungsbezeichnung „(3)“; § 66 Abs. 1 lautet:

„(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren. Zu diesem Zweck hat es einen Notfallplan zu erstellen, in dem die verschiedenen staatlichen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind.“

18. Nach § 66 Abs. 1 wird folgender Abs. 2 (neu) eingefügt:

„(2) Hat eine Störung der Zugbewegung mögliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. alle relevanten Informationen darüber an alle anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterzugeben, deren Eisenbahninfrastruktur und deren Verkehr auf der Eisenbahninfrastruktur von der Störung betroffen sein könnten, und
2. mit diesen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zusammenzuarbeiten, um den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr wieder zu normalisieren.“

19. § 67f Abs. 1 lautet:

„(1) Die Weegeentgelte für den Zugang zu den Eisenbahnkorridoren, die in der Verordnung (EU) 2016/919 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, ABl. L 158 vom 15.06.2016, S. 1, angegeben sind, können differenziert werden. Durch eine solche Differenzierung dürfen die Erlöse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens insgesamt nicht steigen.“

20. § 74 Abs. 1 Einleitungssatz lautet wie folgt:

„Die Schienen-Control Kommission hat zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu entscheiden; insbesondere hat sie“

21. § 74 Abs. 1 Z 9 lautet:

- „9. Verträge oder Urkunden über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes für unwirksam zu erklären, wenn
- a) 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
 - b) eine dem § 62 Abs. 4 nicht entsprechende Zuweisungsstelle den Vertrag abgeschlossen oder die Urkunde erstellt hat oder das in dem Vertrag oder der Urkunde ausgewiesene Weegeentgelt von einer dem § 62b Abs. 4 nicht entsprechenden entgelterhebenden Stelle festgelegt worden ist, oder“

22. Im § 74 Abs. 1 Z 11 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt; folgende Z 12 bis 14 werden angefügt:

- „12. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55c über die Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55c aufzutragen;
13. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55d über die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55d aufzutragen;

14. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55e über das Verkehrsmanagement, die Instandhaltungsplanung und langfristige Planung größerer Instandhaltungs- und/oder Erneuerungsarbeiten eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55e aufzutragen;
15. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55f über die finanzielle Transparenz eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55f aufzutragen.“

23. § 74a Abs. 1 lautet:

„(1) Der Schienen-Control Kommission obliegt die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung und zur Überwachung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt, insbesondere auch am Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste.“

24. Im § 81 Abs. 4 wird die Wortfolge „in §§ 13 Abs. 4, 65 Abs. 5 und 8, 65b Abs. 1, 68a, 74a Abs. 1, 84b, 84c Abs. 1 bis 3 angeführten Aufgaben“ durch die Wortfolge „in §§ 13 Abs. 4, 55g Abs. 2, 65 Abs. 5 und 8, 65b Abs. 1, 68a, 74a Abs. 1, 84b, 84c Abs. 1 bis 3 angeführten Aufgaben“ ersetzt.

25. Nach § 84c Abs. 4 wird folgender Abs. 4a eingefügt:

„(4a) In Angelegenheiten, die einen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdienst betreffen, und in denen neben einer Entscheidung der Schienen-Control Kommission auch die Entscheidung anderer Regulierungsstellen erforderlich ist, hat die Schienen-Control Kommission bei der Ausarbeitung ihrer Entscheidung lösungsorientiert mit den betreffenden anderen Regulierungsstellen zusammenzuarbeiten.“

26. Im § 92 werden im Abs. 1 Z 1 das Wort „mitgeteilte“ durch das Wort „benannte“ ersetzt, und im Abs. 2 die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft“ durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ und das Wort „mitzuteilen“ durch die Wortfolge „zu benennen“ ersetzt.

27. Im § 135 Abs. 1 entfällt das Wort „höchstens“.

28. Dem § 145 werden folgende Abs. 3 bis 5 angefügt:

„(3) Von dem Erfordernis, die deutsche Sprache dem Niveau B1 des vom Europarat festgelegten gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GERF) entsprechend hörend und lesend zu verstehen und sich mündlich und schriftlich zu verständigen, können Triebfahrzeugführer von Zügen, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen in Abschnitten zwischen den Staatsgrenzen und den grenznahen, für den grenzüberschreitenden Verkehr bestimmten Bahnhöfen betrieben werden, unter Einhaltung folgender Voraussetzungen freigestellt werden:

1. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Freistellung des betreffenden Triebfahrzeugführers beantragt.
2. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat dem Freistellungsantrag stattgegeben. Dies setzt einen Nachweis des antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmens voraus, dass es ausreichende Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass der betreffende Triebfahrzeugführer und die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bei Normalbetrieb, gestörtem Betrieb und in Notsituationen den sonstigen Anforderungen des Anhangs VI der Richtlinie 2007/59/EG entsprechend miteinander kommunizieren können.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Freistellungsanträge einbringen, fair und gleich zu behandeln sowie dasselbe Prüfverfahren anzuwenden. Das Prüfverfahren ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu beschreiben.

(5) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen sicherstellen, dass die gemäß Abs. 3 freigestellten Triebfahrzeugführer und die betreffenden Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Freistellungsmöglichkeit und von den in Abs. 3 Z 2 angeführten Vorkehrungen unterrichtet und im Rahmen ihrer Sicherheitsmanagementsysteme ausreichend geschult werden.“

29. § 164 Abs. 1 Z 5 entfällt.

30. Im § 164 Abs. 1 erhalten die Ziffern 23 bis 29 die Bezeichnung 25 bis 31; folgende Z 23 und 24 werden eingefügt:

- „23. nicht den gemäß § 74 Abs. 1 Z 12 bis 15 mit Bescheid der Schienen-Control Kommission erteilten Aufträgen nachkommt;

24. nicht Maßnahmen umsetzt, die in Entscheidungen der Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs. 1 zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten getroffen wurden;“

31. § 170 Z 1 lautet:

„1. Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012 S. 32, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2016/2370, ABl. Nr. L 352 vom 23.12.2016 S. 1;“

32. § 170 Z 4 lautet:

„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 (EU) 2016/882, ABl. Nr. L 146 vom 3.06.2016 S. 22;“

33. Im § 175 Abs. 2 wird das Zitat „§ 57 Z 3“ durch das Zitat „§ 57 Z 2“ ersetzt.

34. Im § 177 entfällt die Ziffer 3; die bisherigen Ziffern 4 und 5 erhalten die Bezeichnung 3 und 4.

35. Das Inhaltsverzeichnis lautet:

„Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Begriffsbestimmungen

- § 1. Eisenbahnen
- § 1a. Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- § 1b. Eisenbahnverkehrsunternehmen
- § 1c. Integrierte Eisenbahnunternehmen
- § 1d. Vertikal integriertes Unternehmen
- § 1e. Internationale Gruppierung
- § 1f. Stadt- und Vorortverkehr
- § 1g. Regionalverkehr
- § 1h. Internationaler Güterverkehr
- § 1i. Grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst
- § 2. Öffentliche Eisenbahnen
- § 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen
- § 4. Hauptbahnen, Nebenbahnen
- § 5. Straßenbahnen
- § 7. Anschlussbahnen
- § 8. Materialbahnen
- § 9. Gemeinsame Sicherheitsmethoden
- § 9a. Gemeinsame Sicherheitsziele
- § 9b. Stand der Technik
- § 10. Eisenbahnanlagen
- § 10a. Eisenbahninfrastruktur

2. Teil: Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden

- § 11. Entscheidung über Vorfragen
- § 12. Behördenzuständigkeit
- § 13. Behördenaufgaben
- § 13a. Jahresbericht
- § 13b. Sicherheitsempfehlungen

3. Teil: Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

1. Hauptstück: Konzession

- § 14. Erforderlichkeit der Konzession
- § 14a. Konzessionsverfahren
- § 14b. Betriebseröffnungsfrist, Konzessionsdauer
- § 14c. Erwerb einer Eisenbahn
- § 14d. Verlängerung der Konzessionsdauer
- § 14e. Konzessionsentziehung
- § 14f. Erlöschen der Konzession

2. Hauptstück: Verkehrsgenehmigung

- § 15. Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung
- § 15a. Unterlagen zum Antrag
- § 15b. Voraussetzungen
- § 15c. Zuverlässigkeit
- § 15d. Finanzielle Leistungsfähigkeit
- § 15e. Fachliche Eignung
- § 15f. Entscheidungspflicht
- § 15g. Verkehrseröffnung
- § 15h. Überprüfungen
- § 15i. Entziehung, Einschränkung
- § 15j. Mitteilungspflichten
- § 15k. Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

3. Hauptstück: Verkehrskonzession

- § 16. Erforderlichkeit der Verkehrskonzession
- § 16a. Unterlagen zum Antrag
- § 16b. Voraussetzungen
- § 16c. Verkehrseröffnungsfrist
- § 16d. Überprüfungen
- § 16e. Entziehung, Einschränkung
- § 16f. Erlöschen der Verkehrskonzession

4. Hauptstück: Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen

- § 17. Erforderlichkeit der Genehmigung
- § 17a. Genehmigungsverfahren
- § 17b. Werksverkehr, beschränkt-öffentlicher Verkehr

5. Hauptstück: Rechte des Eisenbahnunternehmens

- § 18. Bau- und Betriebsrechte
- § 18a. Schutz vor nicht zumutbarer Konkurrenzierung
- § 18b. Enteignungsrecht
- § 18c. Duldungsrechte
- § 18d. Schienenersatzverkehr

6. Hauptstück: Pflichten des Eisenbahnunternehmens

- § 19. Vorkehrungen
- § 19a. Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen
- § 19b. Einstellung aus Sicherheitsgründen
- § 19c. Meldepflicht bei Unfällen und Störungen
- § 20. Verkehrsanlagen, Wasserläufe

- § 20a. Einfriedungen, Schutzbauten
- § 21. Betriebsleiter
- § 21a. Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete
- § 21b. Selbständiges Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges
- § 21c. Qualifizierte Tätigkeiten
- § 22a. Tarife samt Bedingungen
- § 22a. Entschädigungsbedingungen
- § 22b. Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen an die Schienen-Control GmbH
- § 22c. Notfallpläne für die Hilfeleistungserbringung
- § 23. Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif
- § 24. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
- § 25. Genehmigungspflichtige Rechtsakte
- § 26. Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens
- § 27. Erleichterungen
- § 28. Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit
- § 29. Auflassung einer Eisenbahn
- § 30. Eisenbahnaufsichtsorgane
- § 30a. Vorhandensein gefährlicher Stoffe

7. Hauptstück: Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt: Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

- § 31. Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung
- § 31a. Antrag
- § 31b. Bauentwurf
- § 31c. Mündliche Verhandlung
- § 31d. Berührte Interessen
- § 31e. Parteien
- § 31f. Genehmigungsvoraussetzungen
- § 31g. Bauausführungsfrist
- § 31h. Höchstgerichtliche Aufhebung eines Baugenehmigungsbescheides

2. Abschnitt: Bauartgenehmigung

1. Unterabschnitt: Schienenfahrzeuge

- § 32. Erforderlichkeit einer Bauartgenehmigung
- § 32a. Antrag
- § 32b. Genehmigungsvoraussetzungen
- § 32c. Berechtigungen
- § 32d. Befristung in der Bauartgenehmigung
- § 32e. Befristete Erprobung von Schienenfahrzeugen

2. Unterabschnitt: Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen

- § 33. Zulässigkeit einer Bauartgenehmigung
- § 33a. Antrag
- § 33b. Genehmigungsvoraussetzungen
- § 33c. Befristung in der Bauartgenehmigung

3. Abschnitt: Betriebsbewilligung

- § 34. Erforderlichkeit der Betriebsbewilligung
- § 34a. Verbindung mit anderen Genehmigungen
- § 34b. Antrag
- § 35. Erteilung der Betriebsbewilligung

4. Abschnitt: Genehmigungsfreie Vorhaben

§ 36.

8. Hauptstück: Sicherheitsbescheinigung

- § 37. Erforderlichkeit einer Sicherheitsbescheinigung
- § 37a. Vorkehrungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens
- § 37b. Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen
- § 37c. Entzug von Sicherheitsbescheinigungen
- § 37d. Mitteilungspflichten

9. Hauptstück: Sicherheitsgenehmigung

- § 38. Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung
- § 38a. Nachweis getroffener Vorkehrungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens
- § 38b. Ausstellung der Sicherheitsgenehmigung
- § 38c. Entzug der Sicherheitsgenehmigung
- § 38d. Mitteilungspflichten

10. Hauptstück: Sicherheitsmanagementsystem, Sicherheitsbericht

- § 39. Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems
- § 39a. Zweck des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39b. Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39c. Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39d. Sicherheitsbericht

11. Hauptstück: Sonstiges

- § 40. Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete
- § 40a. Vorarbeiten
- § 40b. Einlösungsrecht des Bundes
- § 41. Ausländische Rechtsakte
- § 41a. Entscheidungspflicht
- § 41b. Bewertungsstelle

3a. Teil: Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen

1. Hauptstück: Anrainerbestimmungen

- § 42. Bauverbotsbereich
- § 43. Gefährdungsbereich
- § 43a. Feuerbereich
- § 44. Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes
- § 45. Beseitigung eingetretener Gefährdungen

2. Hauptstück: Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

- § 46. Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen
- § 47. Betreten hierfür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen
- § 47a. Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge
- § 47b. Bahnbenützer

3. Hauptstück: Sonstiges

- § 47c. Schutzvorschriften

4. Teil: Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück: Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

§ 48. Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

2. Hauptstück: Schienengleiche Eisenbahnübergänge

§ 49. Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

§ 50. Bildverarbeitende technische Einrichtungen

5. Teil: Verknüpfung von Schienenbahnen

§ 53a. Anschluss und Mitbenützung

§ 53b. Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren

§ 53c. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 53d. Vorlage von Verträgen

§ 53f. Wettbewerbsaufsicht

6. Teil: Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück: Allgemeines

§ 54. Zweck

§ 54a. Ausnahmen vom Geltungsbereich des 6. Teiles

§ 55. Trennungsmaßnahmen

§ 55a. Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

§ 55b. Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur

§ 55c. Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

§ 55d. Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen

§ 55e. Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung

§ 55f. Finanzielle Transparenz

§ 55g. Koordinierung

§ 55h. Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber

2. Hauptstück: Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, zu Serviceeinrichtungen und -leistungen

1. Abschnitt: Allgemeines

§ 56. Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

§ 57. Zugangsberechtigte

§ 57a. Fahrwegkapazitätsberechtigte

§ 57b. Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte

§ 57c. Bedienungsverbot bei Personenverkehrsdiensten

§ 58. Mindestzugangspaket

§ 58a. Serviceeinrichtungen

§ 58b. Zugang zu Serviceeinrichtungen, Gewährung von Serviceleistungen

§ 59. Schienennetz-Nutzungsbedingungen

§ 60. Entziehung von Zugtrassen

§ 62. Zuweisungsstelle

§ 62a. Betreiber einer Serviceeinrichtung

§ 62b. Entgelterhebende Stelle

2. Abschnitt: Zuweisung von Fahrwegkapazität

§ 63. Zuweisungsgrundsätze

§ 64. Rahmenregelung

§ 64a. Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen

- § 65. Netzfahrplanerstellung
- § 65a. Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten
- § 65b. Koordinierungsverfahren
- § 65c. Überlastete Eisenbahninfrastruktur
- § 65d. Kapazitätsanalyse
- § 65e. Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität
- § 65f. Verlangen nach Aufgabe von Zugtrassen
- § 66. Sondermaßnahmen bei Störungen

3. Abschnitt: Weegeentgelte und Dienstleistungsentgelte

1. Unterabschnitt: Entgeltgrundsätze für das Weegeentgelt

- § 67. Kosten des Zugbetriebes
- § 67a. Entgeltbestandteile für Kapazitätsengpässe
- § 67b. Umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes
- § 67c. Gemittelte Festsetzung des Weegeentgeltes

2. Unterabschnitt: Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen für das Weegeentgelt

- § 67d. Volle Kostendeckung der Weegeentgelte
- § 67e. Höhere Weegeentgelte für bestimmte Eisenbahninfrastrukturen
- § 67f. Weegeentgeltregel für bestimmte Eisenbahnkorridore
- § 67g. Vergleichbarkeit der Weegeentgelte

3. Unterabschnitt: Sonstiges

- § 67h. Leistungsabhängige Weegeentgeltbestandteile
- § 67i. Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität
- § 68. Festsetzung der Weegeentgelte
- § 68a. Verhandlungen über die Höhe des Weegeentgeltes
- § 69. Entrichtung der Weegeentgelte
- § 69a. Weegeentgeltnachlässe
- § 69b. Dienstleistungsentgelte
- § 69c. Informations- und Nachweispflichten
- § 70. Zusammenarbeit bei schienennetzübergreifenden Weegeentgeltregelungen

4. Abschnitt: Behandlung von Begehren, Beschwerde

- § 70a. Rechtsform
- § 71. Behandlung von Begehren auf Fahrwegkapazitätszuweisung und Gewährung des Mindestzugangspaketes
- § 71a. Behandlung von Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und Gewährung von Serviceleistungen
- § 72. Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle
- § 73. Beschwerde gegen einen Betreiber von Serviceeinrichtung
- § 73a. Vorlage von Verträgen und Urkunden

5. Abschnitt: Wettbewerbsüberwachung, Marktbeobachtung

- § 74. Überwachung des Wettbewerbs
- § 74a. Marktbeobachtung

6a. Teil: Zugang auf anderen Eisenbahnen

- § 75a. Zugangsrechte auf anderen Eisenbahnen
- § 75b. Freiwillig eingeräumter Zugang

6b. Teil: Schulungseinrichtungen

- § 75c. Zugang zu Schulungseinrichtungen
- § 75d. Prüfung, Zeugnisse
- § 75e. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

6c. Teil: Schienen-Control GmbH

- § 76. Gründung der Schienen-Control GmbH
- § 77. Aufgaben der Schienen-Control GmbH
- § 78. Verfahrensvorschrift
- § 78a. Außergerichtliche Streitbeilegung mit Kunden
- § 78b. Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control Kommission
- § 78c. Tätigkeitsbericht
- § 78d. Auskunftspflichten
- § 79. Aufsicht
- § 79a. Erklärung der Geschäftsführer
- § 79b. Berufsverbot
- § 80. Aufwand der Schienen-Control GmbH

7. Teil: Regulierungsbehörde

- § 81. Einrichtung der Schienen-Control Kommission
- § 82. Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission
- § 82a. Erklärung der Mitglieder und Ersatzmitglieder
- § 82b. Berufsverbot
- § 83. Beschlussfassung und Geschäftsordnung
- § 84. Verfahrensvorschrift
- § 84a. Auskunftspflichten
- § 84b. Konsultierung von Nutzern
- § 84c. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- § 84d. Kundmachung von Verordnungen der Schienen-Control Kommission
- § 85. Kosten und Entschädigung der Mitglieder

8. Teil: Interoperabilität

1. Hauptstück: Anwendungsbereich

- § 86.

2. Hauptstück: Interoperabilität des Eisenbahnsystems

1. Abschnitt: Allgemeines

- § 87. Zweck
- § 88. Interoperabilität
- § 89. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
- § 90. Umrüstung
- § 91. Erneuerung
- § 92. Benannte Stellen
- § 93. Grundlegende Anforderungen
- § 94. Bereitstellung von Daten

2. Abschnitt: Interoperabilitätskomponenten

- § 95. Begriffsbestimmung
- § 96. Inverkehrbringen
- § 97. Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit
- § 98. EG-Erklärung

§ 99. Unrichtige EG-Erklärung

3. Abschnitt: Teilsysteme

- § 100. Begriffsbestimmung
- § 101. Erfüllung der grundlegenden Anforderungen
- § 102. Nichtanwendbarkeit der TSI
- § 103. EG-Prüferklärung
- § 104. EG-Prüfung
- § 105. Sonderbestimmung für die Erteilung der Betriebsbewilligung

4. Abschnitt: Schienenfahrzeuge

- § 106. Sonderbestimmung für das Bauartgenehmigungsverfahren
- § 107. Unterrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur
- § 108. Europäische Fahrzeugnummer
- § 109. Eintragung in das Einstellungsregister

3. Hauptstück: Infrastrukturregister

- § 110. Inhalt des Registers
- § 111. Veröffentlichung des Registers

4. Hauptstück: Einstellungsregister

- § 112. Errichtung, Führung und Aktualisierung
- § 113. Inhalt
- § 114. Eintragungsverfahren
- § 115. Auskunft über Daten und Angaben

5. Hauptstück: Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

- § 116. Halter
- § 117. Instandhaltungsstelle
- § 118. Zuständigmachung einer Instandhaltungsstelle
- § 119. Aufgabe einer Instandhaltungsstelle
- § 120. Einrichtung eines Instandhaltungssystems
- § 121. Zertifizierung des Instandhaltungssystems
- § 122. Sonderbestimmungen für Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

9. Teil: Triebfahrzeugführer

1. Hauptstück: Allgemeines

- § 124. Triebfahrzeugführer
- § 125. Anwendungsbereich
- § 126. Voraussetzung zum Führen eines Triebfahrzeuges
- § 127. Ausländische Fahrerlaubnisse

2. Hauptstück: Fahrerlaubnis

- § 128. Wesen der Fahrerlaubnis
- § 129. Voraussetzungen
- § 130. Zuständigkeit
- § 131. Antragsunterlagen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis
- § 132. Physische Eignung
- § 133. Arbeitspsychologische Eignung
- § 134. Allgemeine Fachkenntnisse
- § 135. Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Fahrerlaubnis

- § 136. Erneuerung der Fahrerlaubnis
- § 137. Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis
- § 138. Aktualisierung der Fahrerlaubnis
- § 139. Überprüfungen
- § 140. Entzug und Aussetzung der Fahrerlaubnis

3. Hauptstück: Bescheinigung

- § 141. Ausweis der Triebfahrzeuge und Eisenbahnen
- § 142. Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung
- § 143. Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Bescheinigung
- § 144. Verfahren
- § 145. Fachkenntnisse, Sprachkenntnisse
- § 146. Unternehmensinterne Überprüfungen
- § 147. Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses
- § 147a. Behördliche Überprüfung

4. Hauptstück: Sachverständige

- § 148. Bestellung sachverständiger Prüfer
- § 149. Verzeichnis der sachverständigen Prüfer
- § 150. Begutachtungsbefugnis
- § 150a. Überprüfung, Einschränkung der Begutachtungsbefugnis, Widerruf der Bestellung

5. Hauptstück: Ausbildung

- § 151. Ausbildungsmethode
- § 152. Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung
- § 153. Zugang zur Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung
- § 154. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission
- § 155. Ersatz der Ausbildungskosten
- § 155a. Überprüfung, Einschränkung und Einstellung des Schulungsbetriebes

6. Hauptstück: Fahrerlaubnis-Register

- § 156. Errichtung und Führung
- § 157. Inhalt
- § 158. Auskunft über Daten und Angaben

7. Hauptstück: Bescheinigungs-Register

- § 159. Errichtung und Führung
- § 160. Inhalt
- § 161. Auskunft über Daten und Angaben

8. Hauptstück: Triebfahrzeugführerangelegenheiten mit Auslandsbezug

- § 161a. Ausländische Fahrerlaubnis
- § 161b. Inländische Fahrerlaubnis
- § 161c. Ausländische Bescheinigung
- § 161d. Inländische Bescheinigung

9. Hauptstück: Sonstiges

- § 161e. Unabhängige Beurteilung
- § 161f. Überwachung im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen

10. Teil: Schlussbestimmungen

1. Hauptstück: Strafen, Verwalterbestellung

- § 162.
- § 163.
- § 164.
- § 165.
- § 166.
- § 167.
- § 168.

2. Hauptstück: Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften, Verweisungen

- § 169. Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften
- § 170. Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Union
- § 171. Verweisungen
- § 172. Personenbezogene Bezeichnungen

3. Hauptstück: Übergangsbestimmungen, Vollziehung, Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- § 173. Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957
- § 174. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 38/2004
- § 175. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006
- § 176. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010
- § 176a. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013
- § 176b. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 137/2015
- § 177. Vollziehung
- § 178. Inkrafttreten, Außerkrafttreten“

In formeller Hinsicht wird um Zuweisung an den Verkehrsausschuss ersucht.

Begründung

Allgemeiner Teil

Die Europäische Union hat im Jahr 2016 das sogenannte vierte Eisenbahnpaket erlassen, das folgende drei Richtlinien enthält:

- Richtlinie (EU) 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, umzusetzen bis spätestens 25. Dezember 2018;
- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, umzusetzen bis spätestens 16. Juni 2019;
- Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit, umzusetzen bis spätestens 16. Juni 2019.

Die genannten Umsetzungsfristen für die neue Interoperabilitätsrichtlinie und die neue Sicherheitsrichtlinie – beide auch als technische Säule des 4. Eisenbahnpaketes bezeichnet – können jedoch unter Angabe von Gründen an die Europäische Kommission um ein weiteres Jahr verlängert werden; von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien bis spätestens 16. Juni 2020 innerstaatlich umzusetzen sind.

Als erster Schritt zur innerstaatlichen Umsetzung des vierten Eisenbahnpaketes der Europäischen Union soll die Richtlinie (EU) 2016/2370 als marktrelevante Säule des vierten Eisenbahnpaketes durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 innerstaatlich umgesetzt werden. Danach werden die legislativen Arbeiten zur Umsetzung der neuen Interoperabilitätsrichtlinie und der neuen Eisenbahnsicherheitsrichtlinie, die beide sehr umfangreich, inhaltlich schwierig und noch einer eingehenden Analyse zu unterziehen sind, in Angriff genommen werden.

Die Richtlinie (EU) 2016/2370 sieht Folgendes schwerpunktmäßig vor:

- eine Verbesserung der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur in vertikal integrierten Unternehmen durch die Schaffung von organisatorischen, personellen und betrieblichen Entflechtungsregelungen; dies betrifft in Österreich insbesondere den ÖBB-Konzern und die integrierten Eisenbahnunternehmen;
- Öffnung der inländischen Märkte für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über eine Genehmigung im Sinne des Kapitels III der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums verfügen; eine Einschränkung hierfür ist aber weiterhin dann zulässig, wenn dadurch das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wäre;
- sonstige ergänzende Regelungen, die eine Verbesserung der Funktionsfähigkeit des europäischen Eisenbahnraums bewirken sollen.

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 2 (§ 1d):

Bei vertikal integrierten Unternehmen handelt es sich um integrierte Eisenbahnunternehmen und solche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die in eine Unternehmensstruktur derart eingebunden sind, dass es aufgrund verschiedenster Interessenslagen wahrscheinlich ist, dass die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur nicht so optimiert ist wie bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die keiner Kontrolle durch andere am Eisenbahnmarkt tätigen Eisenbahnunternehmen unterliegen.

Zu Z 3 (§ 15c Z 4):

Entsprechend der Vorgabe des Art. 19 lit. e) der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass auch ein rechtskräftiges Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten aus einem Kollektivvertrag Bedenken gegen die Zuverlässigkeit eines Antragstellers, der die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder einer Verkehrskonzession beantragt, auslöst.

Zu Z 4 (§ 22c samt Überschrift):

Entsprechend der Vorgabe des Art. 13a Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Fall des Auftretens größerer Störungen bei der Erbringung von Personenverkehrsdiensten Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für die Fahrgäste aufzustellen haben und diese Notfallpläne aufeinander abgestimmt sind.

Zu Z 5 bis 7 (§ 54a):

Gemäß § 1 Abs. 4 des Deregulierungsgrundsatzgesetzes, BGBl. I Nr. 45/2017, werden alle Ausnahmemöglichkeiten, die aufgrund der Richtlinie 2012/34/EU zulässig und österreichischerseits relevant sind, in Anspruch genommen. Der Begriff „schwaches Verkehrsaufkommen“ ist im EU-Recht nicht definiert. Auch sind die Kriterien nicht festgelegt, nach denen es bestimmt werden soll. Als „schwaches Verkehrsaufkommen“ wird daher – analog der Regelung in der Bundesrepublik Deutschland – ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2 Güterzügen am Werktag, also maximal von 10 Güterzügen in der Woche, angenommen.

Zu Z 8 (§ 55 Abs. 1a):

Soweit sie nicht von den Ausnahmeregelungen im § 54a erfasst sind, haben integrierte Eisenbahnunternehmen für die Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für die Funktion als Eisenbahnverkehrsunternehmen voneinander getrennte Unternehmensbereiche einzurichten.

Zu Z 9 (§ 55 Abs. 5):

Die bisher im § 55 Abs. 5 geregelte Befugnis der Schienen-Control Kommission wird auf alle rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens erstreckt.

Zu Z 10 (§§ 55c bis 55h):

- § 55c: Die organisatorischen und personellen Entflechtungsregelungen für vertikal integrierte Unternehmen sollen zu einer Optimierung in der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur führen. Diese Regelungen ermöglichen es auch weiterhin, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen seinen Vorständen und Personen, die Entscheidungen über wesentliche Funktionen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu treffen haben, Anreize bieten kann, die im Zusammenhang mit der Gesamtleistung des Eisenbahnsystems zu sehen sind.
- § 55d: Bestimmende Einflussnahmen auf die Funktion eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens als Zuweisungsstelle und entgelterhebende Stelle und auf die Ernennung und Abberufung von Personen, denen Entscheidungsbefugnisse bei der Ausübung dieser Funktionen zukommen, dürfen durch anderen juristische Personen nicht ausgeübt werden.
- § 55e: Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihr Verkehrsmanagement und ihre Instandhaltungsplanung transparent und diskriminierungsfrei auszuüben. Ein allenfalls erweiterter Zugang zum Verkehrsmanagementprozess ist allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in transparenter und diskriminierungsfreier Weise zu gewähren. Die Planung von Instandhaltungsarbeiten ist in diskriminierungsfreier Weise durchzuführen. Bei langfristigen Planungen größerer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten sind Fahrwegkapazitätsberechtigte zu konsultieren.
- § 55f: Entsprechend der Vorgaben im Art. 7d der Richtlinie 2012/34/EU werden Regeln über die finanzielle Transparenz diverser finanzieller Vorgänge, in die Eisenbahninfrastrukturunternehmen involviert sind, gesetzlich festgelegt und mit deren Überwachung die Schienen-Control Kommission betraut.
- § 55g: Entsprechend der Vorgaben im Art. 7e der Richtlinie 2012/34/EU wird ein Koordinationsmechanismus zwischen dem Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen, das ist derzeit die ÖBB-Infrastruktur AG, den Fahrwegkapazitätsberechtigten, Nutzern von Dienstleistungen im Eisenbahntransport und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu schienenverkehrsrechtlichen Themenstellungen gesetzlich eingerichtet.
- § 55h: Das österreichische Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen, das ist derzeit die ÖBB-Infrastruktur AG, wird zur Zusammenarbeit mit anderen Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen eines europäischen Netzwerkes der Infrastrukturbetreiber verpflichtet.

Zu Z 11 (§ 57 samt Überschrift):

Das bisher nur Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich zustehende Recht auf Erbringung von inländischen Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr wird auf alle im europäischen Eisenbahnraum tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgedehnt. Die bisherigen Z 4 und 5 können angesichts der nun weitgehenden Zugangsrechte ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die österreichische Eisenbahninfrastruktur ersatzlos entfallen.

Zu Z 12 (§ 57c samt Überschrift):

Das Recht auf Erbringung von inländischen Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr ist in dem Fall eingeschränkt, als die Ausübung dieses Rechtes das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährden würde. Diesbezüglich feststellungsberechtigt ist die Schienen-Control Kommission. Die nähere Ausgestaltung des Verfahrens sowie die Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts wird durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1795 der Kommission vom 20. November 2018 konkretisiert.

Zu Z 13 (§ 62 samt Überschrift):

Zuweisungsstelle ist grundsätzlich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dieses ist befugt, mit der Wahrnehmung der Zuweisungsfunktion die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen oder eine andere geeignete Stelle vertraglich zu beauftragen, die den in Abs. 4 und 5 vorgesehenen Kriterien genügen müssen. Lediglich integrierte Eisenbahnunternehmen dürfen die Funktion einer Zuweisungsstelle nicht selbst wahrnehmen; sie müssen diese Funktion der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder einem anderen geeigneten Unternehmen oder einer anderen geeigneten Stelle vertraglich übertragen.

Zu Z 14 (§ 62b samt Überschrift):

Entgelterhebende Stelle ist grundsätzlich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dieses ist befugt, mit der Wahrnehmung der Entgelterhebungsfunktion die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen oder eine andere geeignete Stelle vertraglich zu beauftragen, die den in Abs. 4 und 5 vorgesehenen Kriterien genügen müssen. Lediglich integrierte Eisenbahnunternehmen dürfen die Funktion einer entgelterhebenden Stelle nicht selbst wahrnehmen; sie müssen diese Funktion der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder einem anderen geeigneten Unternehmen oder einer anderen geeigneten Stelle vertraglich übertragen.

Zu Z 15 (§ 65 Abs. 5):

Es werden Fristen für die Wahrnehmung der im § 65 Abs. 5 vorgesehenen Unterrichtsverpflichtungen vorgesehen.

Zu Z 16 (§ 65a Abs. 4):

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben und auf ihr Verlangen ist die Schienen-Control Kommission von der Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerfahrplanmäßiger Fahrweginstandhaltungsarbeiten zu unterrichten.

Zu Z 17 und 18 (§ 66 Abs. 1 und 2):

Die bisherige Regelung über Störungen der Zugbewegungen wird für den Fall, dass ein grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr betroffen ist, um Informationspflichten gegenüber anderen betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und um eine Zusammenarbeitsverpflichtung mit den anderen betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Herstellung einer Normalisierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs ergänzt.

Zu Z 19 (§ 67f Abs. 1):

Hier erfolgt lediglich eine Aktualisierung einer in dieser Bestimmung zitierten EU-Rechtsnorm. In Entsprechung des Art. 32 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU wird die bisher verpflichtende Differenzierung bei den Weegeentgelten in eine „Kann-Bestimmung“ umgewandelt.

Zu Z 20 bis 22 (§ 74):

Die Befugnisse der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung werden, um der Richtlinie 2012/34/EU besser zu entsprechen, generalklauselartig festgelegt und ihre bisherigen Einzelbefugnisse in Form einer Insbesondere-Regelung belassen. Diese Insbesondere-Regelung wird durch Einzelbefugnisse zu den Themen Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen, Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung und finanzielle Transparenz ergänzt.

Zu Z 23 (§ 74a Abs. 1):

Die Befugnis der Schienen-Control Kommission wird dahingehend erweitert, dass ihr Marktbeobachtung zur Überwachung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt eingeräumt wird.

Zu Z 24 (§ 81 Abs. 4):

Der Katalog der Aufgaben, zu deren Wahrnehmung die Schienen-Control GmbH ermächtigt werden darf, wird um das Recht zur Teilnahme an der Koordinierung erweitert.

Zu Z 25 (§ 84c Abs. 4a):

Die Schienen-Control Kommission wird zur lösungsorientierten Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen in Angelegenheiten, die einen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr betreffen, verpflichtet, wenn auch die anderen Regulierungsstellen in diesen Angelegenheiten entscheidungsbefugt sind.

Zu Z 26 (§ 92):

Der Übergang der Zuständigkeit zur Benennung von Konformitätsbewertungsstellen als benannte Stellen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entspricht einem schon mehrmals geäußerten Wunsch des derzeit dafür zuständigen Bundesministers für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wirkt schon derzeit in dem der Benennung vorausgegangenem Procedere mit und verfügt daher über die fachliche Kompetenz zur Wahrnehmung dieser Zuständigkeit.

Zu Z 27 (§ 135 Abs. 1):

Im Rahmen einer Überprüfung der Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG äußerte die Europäische Kommission Kritik am Wortlaut des § 135 Abs. 1. Ihrer Ansicht nach komme dort nicht klar genug zum Ausdruck, dass eine Fahrerlaubnis zwingend für eine Dauer von zehn Jahren zu erteilen ist. Um nicht wegen dieser Detailfrage einen Rechtsstreit führen zu müssen, soll der Wortlaut in der Richtung ausdrücklich angepasst werden.

Zu Z 28 (§ 145 Abs. 3 bis 5):

Im grenznahen Eisenbahnverkehr tätige Triebfahrzeugführer können von dem Erfordernis, die deutsche Sprache auf dem Niveau B1 des vom Europarat festgelegten gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen hörend und lesend zu verstehen bzw. sich in deutscher Sprache mündlich und schriftlich verständigen zu können, entbunden werden. Es muss jedoch der Nachweis erbracht sein, dass eine entsprechende Kommunikation zwischen solchen Triebfahrzeugführern und Mitarbeitern des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bei Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen möglich ist.

Zu Z 29 (Entfall § 164 Abs. 1 Z 5):

Da § 57c keine Informationsverpflichtungen vorsieht, kann die Z 5 im Abs. 1 entfallen.

Zu Z 30 (§ 164 Abs. 1 Z 23 und 24):

Im Zusammenhang mit der Einfügung neuer Tatbestände im § 74 werden auch Verstöße dagegen mit einer Verwaltungsstrafe bedroht.

Zu Z 31 und 32 (§ 170 Z 1 und 4):

Es wird der letzte Stand der hier angeführten Richtlinien wiedergegeben.

Zu Z 33 (§ 175 Abs. 2):

Hier erfolgt lediglich eine Zitierungsanpassung.

