

Entwurf \*\*)

## **Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Hochleistungsstreckengesetz und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### **Artikel 1 Änderung des Eisenbahngesetzes 1957**

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 § 1 c 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 Eiseninfrastrukturunternehmens erbringt bzw. erbringen, von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrolliert wird bzw. kontrolliert werden.

(2) Sind ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder 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.“

[Art. 3 Z 31 RL 2016/2370]

3. § 12 samt Überschrift lautet:

#### **„Behördenzuständigkeit**

**„§ 12.** (1) Soweit sich aus diesem Bundesgesetz keine Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, der Schienen-Control Kommission, der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder einer Bezirksverwaltungsbehörde ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für:

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

1. alle Angelegenheiten der nicht vernetzten Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf all diesen Eisenbahnen;
  2. die Ineidnahme oder die Ermächtigung zur Ineidnahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich nicht vernetzte Neben- oder Straßenbahnen betreiben.
- (2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:
1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen einschließlich des Verkehrs auf diesen Eisenbahnen;
  2. alle Angelegenheiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen;
  3. alle Angelegenheiten der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen, sonstiger in diesem Bundesgesetz geregelten Schulungseinrichtungen und der sachverständigen Prüfer;
  4. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn oder vernetzten Nebenbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer nicht vernetzten Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
  5. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen, als auch zum Betrieb auf nicht vernetzten Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind;
  6. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Hauptbahn oder über den Betrieb einer vernetzten Nebenbahn oder dem Verkehr auf einer Hauptbahn oder dem Verkehr einer vernetzten Nebenbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer nicht vernetzten Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
  7. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen hinaus auch nicht vernetzte Nebenbahnen oder Straßenbahnen betreiben.“

4. Im § 13 entfallen die Abs. 1 und 2 sowie die Abs. 4 bis 7; im Abs. 3 entfällt die Gliederungsbezeichnung „(3)“; § 13 erhält folgende Überschrift:

#### **„Staatskommissär“**

5. Nach § 13b werden folgende §§ 13c bis 13f samt Überschriften eingefügt:

#### **„Überprüfungen“**

**§ 13c.** Sofern sie nicht ohnehin durch dieses Bundesgesetz zur Durchführung von Überprüfungen verpflichtet ist, ist die Behörde zur Durchführung von Überprüfungen dahingehend befugt, ob die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, die Bestimmungen unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen, die Bestimmungen von aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder Bescheiden eingehalten werden.

#### **Durchführung von Überprüfungen**

**§ 13d.** (1) Führt die Behörde aufgrund dieses Bundesgesetzes oder aufgrund unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen Überprüfungen durch, so ist sie und die von ihr beigezogenen Sachverständigen gegenüber den Überprüften berechtigt,

1. die Erteilung von Auskünften, die für die Überprüfung erforderlich sind, zu verlangen,
2. die Vorlage von Unterlagen, die für die Überprüfung erforderlich sind, zu verlangen, in diese Unterlagen Einsicht zu nehmen und diese zu vervielfältigen,
3. einen Augenschein durchzuführen und dabei in dem für die Überprüfung erforderlichen Ausmaß Anlagen, Einrichtungen, Schienenfahrzeuge, Lager und sonstige Räumlichkeiten zu betreten und zu besichtigen,
4. die Vorführung und Überprüfung der Funktionsfähigkeit von Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, von Schienenfahrzeugen sowie von Anlagen und Betriebsmitteln in Schulungseinrichtungen zu verlangen, und

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

5. sonstige Beweise aufzunehmen.

(2) Die Behörde hat die Überprüfung dem zu Überprüfenden mindestens vierzehn Tage vorher zeitgerecht anzukündigen.

(3) Von der vierzehntägigen Frist zur Ankündigung einer Überprüfung kann bei Gefahr im Verzug oder in Fällen, in denen die Ankündigung der Überprüfung deren Zweck vereiteln würde, abgewichen werden; diesfalls ist die Überprüfung ehestmöglich, spätestens aber vor ihrem Beginn anzukündigen. Ist eine Ankündigung der Überprüfung auf Grund von Gefahr im Verzug oder wegen Abwesenheit des zu Überprüfenden nicht möglich, ist dieser nachträglich von der durchgeführten Überprüfung in Kenntnis zu setzen.

(4) Die Behörde hat bei Durchführung einer Überprüfung darauf zu achten, dass Beeinträchtigungen des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn soweit wie möglich vermieden werden.

#### **Pflichten der Überprüften**

**§ 13e.** Wer aufgrund dieses Bundesgesetzes oder aufgrund unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen von der Behörde überprüft wird, hat dieser und den von ihr beigezogenen Sachverständigen

1. die für die Überprüfung erforderlichen Auskünfte zu erteilen, die für die Überprüfung erforderliche Unterlagen vorzulegen und deren Vervielfältigung zu dulden,
2. die Durchführung eines Augenscheines zu dulden und dabei das gefahrlose Betreten und Besichtigen von Anlagen, Einrichtungen, Schienenfahrzeugen, Lagern und sonstigen Räumlichkeiten in dem für die Überprüfung erforderlichen Ausmaß zu ermöglichen,
3. aktiv an der Überprüfung mitzuwirken, insbesondere durch beigestelltes, fachkundiges Personal die Funktionsfähigkeit von Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, von Schienenfahrzeugen sowie von Anlagen und Betriebsmitteln in Schulungseinrichtungen vorzuführen, und
4. die Aufnahme von Beweisen zu dulden.

#### **Herstellung eines rechtskonformen Zustandes**

**§ 13f.** (1) Widerspricht das Ergebnis einer Überprüfung den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den Bestimmungen unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen, den Bestimmungen von Verordnungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen wurden, oder Bescheiden, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen wurden, hat die Behörde dem Überprüften mit Verfahrensordnung zur Herstellung eines diesen Bestimmungen und Bescheiden entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, von ihr zu bestimmenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt der Überprüfte einer Aufforderung nach Abs. 1 innerhalb der von der Behörde festgesetzten Frist nicht nach, so hat die Behörde dem Überprüften mit Bescheid Maßnahmen aufzutragen, die zur Herstellung des Zustandes notwendig sind, der den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den Bestimmungen unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen, den Bestimmungen von Verordnungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen wurden oder den Bescheiden, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen wurden, entspricht. Der Überprüfte hat der Behörde einen Bericht darüber vorzulegen, wie er den angeordneten Maßnahmen entsprochen hat.“

6. Nach § 13f wird folgender § 13g samt Überschrift eingefügt:

#### **„Zusammenarbeit des Bundesministers mit der Schienen-Control Kommission**

**§ 13g.** (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission Vorkehrungen zu treffen, die einen sachdienlichen Austausch von Informationen zu und eine sachdienliche Zusammenarbeit in den Angelegenheiten des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt und zu den behördlichen wahrzunehmenden Angelegenheiten der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu ermöglichen; dies zum Zwecke, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbes am Schienenverkehrsmarkt und eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, die bei der behördlichen Vollziehung dieses Bundesgesetzes auftreten könnten, so weit wie möglich zu vermeiden.

(2) Sind bevorstehende Entscheidungen der Schienen-Control Kommission in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes geeignet, die Sicherheit des Betriebes auf Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu beeinträchtigen,

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

hat sie dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Gelegenheit zu geben, ihr innerhalb einer angemessenen Frist Empfehlungen zu unterbreiten, deren Erfüllung diese Beeinträchtigung vermeidet. Falls der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie von dieser Möglichkeit Gebrauch macht und ihr eine Empfehlung unterbreitet, hat die Schienen-Control Kommission die unterbreiteten Empfehlungen zu prüfen, bevor sie die Entscheidung trifft. Sieht sich die Schienen-Control Kommission nicht in der Lage, diesen Empfehlungen nach deren Überprüfung ganz oder teilweise zu entsprechen, hat sie dies dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

(3) Sind bevorstehende Entscheidungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie in behördlich wahrzunehmenden Angelegenheiten der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen geeignet, den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu beeinträchtigen, hat er der Schienen-Control Kommission die Gelegenheit zu geben, ihm innerhalb einer angemessenen Frist Empfehlungen zu unterbreiten, deren Erfüllung diese Beeinträchtigung vermeidet. Falls die Schienen-Control Kommission von dieser Möglichkeit Gebrauch macht und ihm eine Empfehlung unterbreitet, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die unterbreiteten Empfehlungen zu prüfen, bevor er die Entscheidung trifft. Sieht sich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nicht in der Lage, diesen Empfehlungen nach deren Überprüfung ganz oder teilweise zu entsprechen, hat er dies der Schienen-Control Kommission unter Angabe der Gründe mitzuteilen.“

7. 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 juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten aus Kollektivverträgen“

[Art. 19 lit. e) RL 2016/2370]

8. Dem § 15h Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Liegen die Voraussetzungen für eine erteilte Verkehrsgenehmigung nicht mehr vor, ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, dies der Behörde unverzüglich mitzuteilen.“

9. Im § 15h Abs. 3 treten an die Stelle des ersten Satzes folgende Sätze:

„Hat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sechs Monate lang die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten ab Erlassung der Verkehrsgenehmigung noch keine Eisenbahnverkehrsdienste erbracht, hat es dies der Behörde anzuzeigen. Die Behörde ist in diesem Fall befugt, vom Eisenbahnverkehrsunternehmen den Nachweis zu verlangen, dass die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nach wie vor vorliegen.“

10. Dem § 15j werden folgende Abs. 4 bis 6 angefügt:

„(4) Die Behörden, die rechtskräftige Straferkenntnisse im Sinne des § 15c Z 3 erlassen haben, haben dies der Behörde unverzüglich mitzuteilen.

(5) Die Insolvenzgerichte haben der Behörde das Vorliegen der in § 15c Z 2 genannten Fälle unverzüglich mitzuteilen.

(6) Die Strafgerichte haben der Behörde das Vorliegen der in § 15c Z 1 genannten rechtskräftigen Verurteilungen unverzüglich mitzuteilen.“

11. Im § 16e lautet der letzte Satz:

„Des Weiteren gilt § 15j Abs. 3 bis 6.

12. In den §§ 15a und 16a wird die Wortfolge „beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „bei der Behörde“ ersetzt.

13. In den §§ 15b Abs. 1, 15f, 15h Abs. 4, 15j Abs. 1, 16b Abs. 1, 37b Abs. 1 und 37d Abs. 1 und 2 wird die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ ersetzt.

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

14. In den §§ 15g, 15h Abs. 1, 15j Abs. 3 Z 1, 37a Abs. 4, 37b Abs. 2 und 3 und 37c Abs. 2 wird die Wortfolge „dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Behörde“ ersetzt.

15. In den §§ 15h Abs. 2, 15i Abs. 2, 16e und 37c Abs. 1 wird die Wortfolge „vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „von der Behörde“ ersetzt.

16. In den §§ 15i Abs. 1, 15j Abs. 2 und 37a Abs. 7 wird die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ ersetzt.

17. In den §§ 15j Abs. 3 Z 2 und 37a Abs. 1 wird die Wortfolge „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Behörde“ ersetzt.

18. Im § 37a Abs. 5 wird die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ und die Wortfolge „dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Behörde“ ersetzt.

19. Nach § 19c wird folgender § 19d samt Überschrift eingefügt:

#### **„Zustellungsbevollmächtigter**

**§ 19d.** (1) Eisenbahnunternehmen haben der Behörde Änderungen der Abgabestelle unverzüglich bekannt zu geben. Wird diese Mitteilung unterlassen, so gilt ein Schriftstück mit Übermittlung an die bekanntgegebene Abgabestelle als zugestellt.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste im Inland erbringen und über keine Abgabestelle im Inland verfügen, haben

1. andere natürliche Personen mit Hauptwohnsitz im Inland, oder
2. andere juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften, wenn diese einen zur Empfangnahme von Dokumenten befugten Vertreter mit Hauptwohnsitz im Inland haben,

gegenüber der Behörde zur Empfangnahme von Dokumenten zu bevollmächtigen und der Behörde namhaft zu machen.“

20. § 21 Abs. 7 lautet:

„(7) In folgenden Fällen bedarf die Bestellung eines Betriebsleiters oder seines Stellvertreters abweichend von Abs. 6 keiner Genehmigung der Behörde, sondern nur einer Anzeige an die Behörde:

1. Die Bestellung erfolgt durch ein Eisenbahnunternehmen, das über ein eingerichtetes und zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt; oder
2. Die Bestellung erfolgt durch ein Eisenbahnunternehmen, das ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschubeinrichtungen berechtigt ist.“

21. § 21a Abs. 4 lautet:

„(4) Abs. 3 gilt nicht

1. für Eisenbahnunternehmen, die über ein eingerichtetes und zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügen; oder
2. für ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf im § 7 Z 2 angeführten Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb berechnete Eisenbahnunternehmen.“

22. Im § 21c Abs. 3 wird die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ ersetzt.

23. Im § 21c Abs. 4 wird die Wortfolge „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Behörde“ ersetzt; folgender Satz wird angefügt:

„Die Behörde hat ein Verzeichnis der Schulungseinrichtungen, deren Betrieb genehmigt ist, zu führen und im Internet bereitzustellen.“

24. Nach § 21c Abs. 4 werden folgende Abs. 5 und 6 angefügt:

„(5) § 155a ist sinngemäß auf Schulungseinrichtungen anzuwenden.

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

(6) § 150a Abs. 1, 3 und 4 ist sinngemäß auf die im Abs. 3 angeführten sachverständigen Prüfer anzuwenden.“

25. 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.“

[Art. 13a Abs. 3 RL 2016/2370]

26. Im § 29 Abs. 1 entfällt die Wortfolge „im Abs. 2 angeführten“.

27. § 29 Abs. 2 lautet:

„(2) Bei dauernder Einstellung des Betriebes einer Eisenbahn oder von Teilen einer Eisenbahn hat die Behörde unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, von Amts wegen zu verfügen, welche Eisenbahnanlagen über die bekannt gegebenen Eisenbahnanlagen hinaus zu beseitigen und welche über die angezeigten Vorkehrungen hinaus gehenden Vorkehrungen zu treffen sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten, zu vermeiden, insoweit nicht ohnedies der vor dem Bau der aufzulassenden Eisenbahn oder des aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn bestandene Zustand hergestellt wird. Ist keine behördliche Verfügung notwendig, ist dies dem Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder dem Inhaber von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn mitzuteilen.“

28. § 29 Abs. 5 lautet:

„(5) Abs. 1 bis 4 gelten sinngemäß auch für Anlagen und Bauten, die auf Grundlage einer für erloschen erklärten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bereits errichtet worden sind.“

29. In den §§ 40a Abs. 3, 44 und 45 wird jeweils das Wort „Bezirksverwaltungsbehörde“ durch das Wort „Behörde“ ersetzt.

30. § 49 Abs. 1 letzter Satz lautet:

„Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen, von Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, und von Bodenmarkierungen verpflichtet.“

31. § 49 Abs. 3 lautet:

„(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann zwecks möglicher Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen erlassen.“

32. § 50 Abs. 1 bis 3 lautet:

„(1) Für Zwecke der automationsunterstützten Feststellung einer entgegen einer Verordnung nach § 49 Abs. 3 im Bereich von schienengleichen Eisenbahnübergängen durch Verkehrsteilnehmer begangenen

1. Missachtung eines von einer Sicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens,
2. Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit, oder
3. Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“,

dürfen Bezirksverwaltungsbehörden, im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, die Landespolizeidirektion, zwecks verwaltungsstrafrechtlicher Ahndung solcher Zuwiderhandlungen gegen eine Verordnung nach § 49 Abs. 3 bildverarbeitende technische Einrichtungen, im Falle der Z 2 solche, mit denen die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges an einem Punkt gemessen werden kann (punktuelle Geschwindigkeitsmessung), und im Falle der Z 3 solche, mit denen festgestellt werden kann, ob ein Fahrzeug dem Vorschriftszeichen „Halt“ entsprechend angehalten

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

wurde, verwenden. Diese technischen Einrichtungen umfassen jeweils alle Anlagenteile, die diesem Zweck dienen.

(2) Die Ermittlung von Daten, die zur Identifizierung von Fahrzeugen oder Verkehrsteilnehmern geeignet sind, mittels Einrichtungen gemäß Abs. 1 ist jeweils auf den Fall einer festgestellten Missachtung eines Rotlichtzeichens, einer festgestellten Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder einer festgestellten Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“ zu beschränken. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen, die keine Verwaltungsübertretung begangen haben, technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind die Daten dieser Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen.

(3) Gemäß Abs. 1 ermittelte Daten dürfen ausschließlich für die Identifizierung des Fahrzeuges oder des Verkehrsteilnehmers verwendet werden, und zwar ausschließlich für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen Missachtung eines Rotlichtzeichens, wegen einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder wegen Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“.

33. § 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:“

[Art. 2 Abs. 3 lit. a bis c RL 2016/2370]

34. § 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.“

[Art. 2 Abs. 4 RL 2016/2370]

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

„(5) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind solange von der Anwendung der §§ 55c Abs. 3 und 55e 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.“

[Art. 7a Abs. 3 RL 2016/2370]

(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 solchen vernetzte Nebenbahn hauptsächlich zur Erbringung von Güterverkehrsdiensten von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen 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.

[Art. 2 Abs. 3a erster und dritter Satz RL 2016/2370]

(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.

[Art. 2 Abs. 3a zweiter Satz RL 2016/2370]

(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,

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

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.“

[Art. 2 Abs. 3b RL 2016/2370]

36. 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.“

[Art. 6 Abs. 2 RL 2016/2370]

37. § 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 vorlegt werden, wie es entsprechend dem Zweck der Vorlage dieser Daten erforderlich und angemessen ist.“

[Art. 56 Abs. 12 erster Unterabs. RL 2016/2370]

38. 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.

[Art. 7 Abs. 1 zweiter Unterabs. RL 2016/2370]

(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 Interessenskonflikte beeinträchtigt sein.

[Art. 7 Abs. 1 dritter Unterabs. RL 2016/2370]

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

[Art. 7 Abs. 2 RL 2016/2370]

(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;

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



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.

[Art. 7 Abs. 3 lit. a) bis d) RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7 Abs. 4 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7 Abs. 5 RL 2016/2370]

#### **Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen**

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

[Art. 3 Z 2f RL 2016/2370]

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

[Art. 7a Abs. 2 lit. a) RL 2016/2370]

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

[Art. 7a Abs. 2 lit. b) RL 2016/2370]

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

[Art. 7a Abs. 2 lit. c) RL 2016/2370]

#### **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 Interessenskonflikten sein.

[Art. 7b Abs. 1 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7b Abs. 2 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7b Abs. 3 erster Unterabsatz RL 2016/2370]

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

(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.

[Art. 3 Abs. 2c und 2d RL 2016/2370]

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

[Art. 7b Abs. 3 zweiter Unterabsatz RL 2016/2370]

### **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 ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrollieren.

[Art. 7d Abs. 1 RL 2016/2370]

(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 eingerichtete Unternehmensbereich und umgekehrt auch dann unzulässig, wenn solche Zuwendungen später wieder rückübertragen werden sollen.

[Art. 7d Abs. 2, 3 und 10 RL 2016/2370]

(3) Soweit dies gemäß Abs. 2 nicht ohnehin unzulässig ist, 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, und dürfen
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.

[Art. 7d Abs. 4 und 10 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7d Abs. 6 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7d Abs. 6 und 10 RL 2016/2370]

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

[Art. 7d Abs. 7 RL 2016/2370]

(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.

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

[Art. 7d Abs. 7 und 10 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7d Abs. 8 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7d Abs. 8 und 10 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7d Abs. 9 und 10 RL 2016/2370]

(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 vorlegt werden, wie es entsprechend dem Zweck der Vorlage dieser Daten erforderlich und angemessen ist.

[Art. 56 Abs. 12 erster Unterabs. RL 2016/2370]

(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.

[Art. 56 Abs. 12 zweiter Unterabs. RL 2016/2370]

### **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.

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

(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.

[Art. 7e RL 2016/2370]

#### **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,

[Art. 3 Z 2 und Art. 7f RL 2016/2370]

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.“

[Art. 7f RL 2016/2370]

39. § 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;

[Art. 10 Abs. 2 erster Satz RL 2016/2370]

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.“

[Art. 10 Abs. 2 zweiter Satz RL 2016/2370]

40. § 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. Diese Einschränkung gilt nicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Vertragspartner dieses Dienstleistungsauftrages oder dieser Dienstleistungsaufträge sind.

[Art. 11 Abs. 1 RL 2016/2370]

(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.

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

(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.

[Art. 11a Abs. 2 RL 2016/2370]

(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.“

[Art. 3 Z 36 RL 2016/2370]

41. § 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 Interessenskonflikte 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.

[Art. 7c Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1 letzter Unterabs. RL 2016/2370]

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das von der Bestimmung des § 54a Abs. 5 Gebrauch macht, 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, 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.

[Art. 7a Abs. 3 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7c Abs. 1 lit. a) RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7c Abs. 1 lit. a) RL 2016/2370]

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

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

42. § 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 Interessenskonflikte 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.

[Art. 7c Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1 letzter Unterabs. RL 2016/2370]

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das von der Bestimmung des § 54a Abs. 5 Gebrauch macht, 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, 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.

[Art. 7a Abs. 3 und 4 RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7c Abs. 1 lit. a) RL 2016/2370]

(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.

[Art. 7c Abs. 1 lit. a) RL 2016/2370]

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

43. § 65 Abs. 5 lautet:

„(5) Fahrwegkapazitätsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr 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. Bezieht sich dieses Begehren auf die Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf im § 57c Abs. 1 angeführte Eisenbahnen, hat die Schienen-Control Kommission ihrerseits die Vertragsparteien des oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens unverzüglich, jedoch innerhalb von zehn Tagen zu unterrichten.“

[Art. 38 Abs. 4 RL 2016/2370]

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

44. Dem § 65a Abs. 3 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Falls dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist, ist auch die Schienen-Control Kommission, falls sie es verlangt, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerfahrplanmäßiger Fahrweginstandhaltungsarbeiten zu unterrichten.“

[Art. 53 Abs. 3 RL 2016/2370]

45. § 65c Abs. 3 lautet:

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

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität, die zusätzlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten dient;
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität;
4. andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.“

46. 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.“

[Art. 54 Abs. 1 erster und zweiter Satz RL 2016/2370]

47. 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. relevante 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.“

[Art. 54 Abs. 1 dritter Satz RL 2016/2370]

48. § 67f Abs. 1 lautet:

„(1) Die Wegeentgelte 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, sind zu differenzieren. Durch eine solche Differenzierung dürfen die Erlöse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens insgesamt nicht steigen.“

[Art. 32 Abs. 4 RL 2016/2370]

49. § 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, Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu entscheiden; insbesondere hat sie“

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

[Art. 56 Abs. 9 erster Unterabs., letzter Satz RL 2016/2370]

50. § 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. 4 die Funktion einer Zuweisungsstelle und entgegen § 62b Abs. 4 die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausgeübt hat, oder
  - b) eine dem § 62 Abs. 3 nicht entsprechende Zuweisungsstelle den Vertrag abgeschlossen oder die Urkunde erstellt hat oder das in dem Vertrag oder der Urkunde ausgewiesene Wegeentgelt von einer dem § 62b Abs. 3 nicht entsprechenden entgelterhebenden Stelle festgelegt worden ist, oder“

[Art. 56 Abs. 1 lit j RL 2016/2370]

51. 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;

[Art. 56 Abs. 1 lit j RL 2016/2370]

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;

[Art. 56 Abs. 1 lit j RL 2016/2370]

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;

[Art. 56 Abs. 1 lit j RL 2016/2370]

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.“

[Art. 56 Abs. 1 lit j RL 2016/2370]

52. § 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 den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste.“

[Art. 56 Abs. 2 erster Satz und Art. 56 Abs. 8 zweiter Unterabs. letzter Satz RL 2016/2370]

53. Dem § 79 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Weisungen, deren Befolgung die Tätigkeit und die Unabhängigkeit der Schienen-Control Kommission beeinträchtigen würde, dürfen weder erteilt, noch von der Schienen-Control GmbH befolgt werden.“

[Art. 55 Abs. 3 RL 2016/2370]

54. Dem § 79 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

„Dies gilt nicht, wenn der Geschäftsführer eine Weisung nicht befolgt, die gemäß Abs. 2 nicht befolgt werden darf.“

55. Im § 81 Abs. 4 wird 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“ durch 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“ ersetzt.

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



56. § 84 Abs. 5 erster Satz lautet:

„Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß §§ 57, 57c, 67d, 72, 73, 74 und, soweit ein Zusammenhang mit diesen Bestimmungen besteht, auch gemäß § 81 Abs. 2 erlassen wurden, haben abweichend vom § 13 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I Nr. 33/2013, keine aufschiebende Wirkung.“

57. § 84 Abs. 6 lautet:

„(6) Neue Tatsachen oder Beweise können in einer Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission, der gemäß §§ 57, 57c, 67d, 72, 73, 74 und, soweit ein Zusammenhang mit diesen Bestimmungen besteht, auch gemäß § 81 Abs. 2 erlassen wurde, nur insofern vorgebracht werden, als sie der Beschwerdeführer im Verwaltungsverfahren nicht vorbringen konnte.“

58. § 84 Abs. 7 entfällt.

59. 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.“

[Art. 57 Abs. 3a RL 2016/2370]

60. 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.

61. § 129 Z 1 lautet:

„1. die Vollendung des 19. Lebensjahres;“

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

[Art. 14 Abs. 5 RL 2007/59/EG]

63. § 142 samt Überschrift lautet:

#### **„Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung**

**§ 142.** (1) Die Ausstellung einer Bescheinigung setzt voraus:

1. Innehabung einer Fahrerlaubnis;
2. die Vollendung des 20. Lebensjahres;
3. Kenntnisse der jeweiligen Sprache, mit der auf jenen Eisenbahnen kommuniziert wird, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
4. schienenfahrzeugbezogene Fachkenntnisse für jene Triebfahrzeuge, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
5. schienenbahnbezogene Fachkenntnisse für jene Eisenbahnen, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
6. eine Schulung über die für die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen relevanten Teile des Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens, dem derjenige angehört, der in der Bescheinigung ausgewiesen werden soll.

(2) Abweichend von Abs. 1 Z 2 kann eine Bescheinigung, in der ausschließlich Triebfahrzeuge der Klasse A4 (Anhang II Z 1.3 der Verordnung (EU) Nr. 36/2010 über Gemeinschaftsmodelle für die Fahrerlaubnis der Triebfahrzeugführer, Zusatzbescheinigungen, beglaubigte Kopien von Zusatzbescheinigungen und Formulare für den Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 13 vom 19.01.2010, S 1) ausgewiesen werden, für einen Triebfahrzeugführer bereits ab Vollendung seines 19. Lebensjahres ausgestellt werden.“

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

64. 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.“

[Anhang VI Punkt 8. Z 3 RL 2007/59/EG]

65. Dem § 152 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung die näheren Bestimmungen über die fachliche Eignung des Schulungspersonals, über Inhalte von Lehrplänen, Ausbildungszeiten, Ausbildungsbedingungen, Ausbildungsplätze, Qualitätskriterien für den Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung sowie die dem Antrag auf Genehmigung des Betriebes einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung beizuschließenden Nachweise und Unterlagen festlegen.“

66. Im § 163 erhalten die Ziffern 1 bis 17 die Bezeichnung „Z 3 bis Z 19“; folgende Z 1 und 2 werden eingefügt:

- „1. gegen § 13e verstößt,
2. einem Bescheid nach § 13f Abs. 2 nicht nachkommt oder der Behörde keinen Bericht vorlegt, wie er den im Bescheid angeordneten Maßnahmen entsprochen hat,“

67. § 164 Abs. 1 Z 5 entfällt.

68. Im § 164 Abs. 1 erhalten die Ziffern 23 bis 29 die Bezeichnung „Z 25 bis Z 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;

[Art. 56 Abs. 9 zweiter Unterabs. RL 2016/2370]

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;“

[Art. 56 Abs. 9 zweiter Unterabs. RL 2016/2370]

69. § 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;“

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

70. § 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;“

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

72. Im § 175 entfallen die Abs. 12 und 17.

73. Die §§ 176 und 176a samt Überschriften lauten:

#### **„Übergangsbestimmung zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010**

§ 176. Personen und Stellen, die als Ärzte oder Psychologen mit der Begutachtung des Vorhandenseins der physischen bzw. psychischen Eignung von Personen als Triebfahrzeugführer im Sinne der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, betraut wurden und wiederholt tätig waren, dürfen auch mit Begutachtungen gemäß § 150 Abs. 3 betraut werden.

#### **Übergangsbestimmung zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013**

§ 176a. Bis zur Neuerlassung einer Verordnung ist die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sitzungsgelder der Schienen-Control Kommission, BGBl. II Nr. 108/2012, für die Teilnahme von Mitgliedern an Sitzungen der neu eingerichteten Schienen-Control Kommission anzuwenden.“

74. Nach § 176b wird folgender § 176c samt Überschrift eingefügt:

#### **„Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. xx/201x**

§ 176c. (1) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung der Novelle BGBl. I Nr. xx/201x anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen. Dies gilt nicht für Verwaltungsverfahren, deren Gegenstand eine Angelegenheit ist, für die auf Grund der Bestimmungen der Novelle BGBl. I Nr. xx/201x, keine Genehmigung mehr erforderlich ist; solche Verwaltungsverfahren sind einzustellen.

(2) § 21a Abs. 4 in der Fassung der Novelle BGBl. I Nr. ../201x ist solange nicht für die im § 3 der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, angeführten allgemeine Anordnungen, die nähere Bestimmungen über die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten sowie über die regelmäßige Unterweisung der Triebfahrzeugführer zu enthalten haben, anzuwenden, bis eine Neuregelung der Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen, die nicht vom Geltungsbereich des 9. Teiles dieses Bundesgesetzes erfasst sind, erlassen wird.“

75. Im § 177 entfällt die Ziffer 3; die bisherigen Ziffern 4 und 5 erhalten die Bezeichnung „Z 3 und 4“; in der neuen Z 3 entfällt die Zeichenfolge „13 Abs. 7.“.

## **Artikel 2**

### **Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes**

Das Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 154/2004, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 5 lautet:

„(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Nachhaltigkeit und Tourismus anzuhören. Der Bundesminister für Nachhaltigkeit und Tourismus ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde (Art. 130 Abs. 1 Z 1 Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG, BGBl. I Nr. 1/1930) zu erheben.“

2. § 5a Abs. 8 lautet:

„(8) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Nachhaltigkeit und Tourismus anzuhören. Der Bundesminister für Nachhaltigkeit und Tourismus ist berechtigt, gegen Bescheide, mit

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

denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde (Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG) zu erheben.“

3. § 6 entfällt.

4. Nach § 16 Abs. 6 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Auf die mit Ablauf des Tages der Kundmachung der Novelle BGBl. I Nr. xx/201x anhängigen Enteignungsverfahren für den Bau einer Hochleistungsstrecke ist § 6 in der vor dem Inkrafttreten der Novelle BGBl. I Nr. xx/201x geltenden Fassung weiterhin mit der Maßgabe anzuwenden, dass gegen die Höhe der im Enteignungsbescheid festgesetzten Entschädigung weder eine Berufung, noch eine Beschwerde (Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG) zulässig ist.“

### **Artikel 3** **Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes**

Das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 111/2010, wird wie folgt geändert:

§ 3 Abs. 1 Z 9 lautet:

„9. nach Einholung der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und deren Abwicklung.“

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