

Erläuterungen

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 Schienenpersonenverkehrsdiene 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 Umsetzung der technischen Säule soll darüber hinaus auch zur Verankerung weiterer Verwaltungsvereinfachungen und -beschleunigungen genutzt 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 Personenverkehrsdiene 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 hiefür 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.

Die durch die innerstaatliche Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 notwendige Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 wird gleichzeitig zum Anlass genommen, über die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 hinaus folgende, hier auszugsmäßig wiedergegebene Änderungen im Eisenbahngesetz 1957 vorzuschlagen:

Neuordnung der behördlichen Zuständigkeiten:

Was die einzelnen Zuständigkeiten der Eisenbahnbehörden nach dem Eisenbahngesetz 1957 anlangt, sind diese bisher im § 12 auf die drei Verwaltungsebenen Bezirksverwaltungsbehörde, Landeshauptmann und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufgeteilt. Diese Aufteilung soll insofern vereinfacht werden, als sie dem Grunde nach auf die beiden Ebenen Landeshauptmann und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie reduziert wird.

Beim Landeshauptmann ist eine Bündelung der Aufgaben vorgesehen einerseits für Straßenbahnen und nicht vernetzte Nebenbahnen samt jeweils dem Verkehr auf ihnen, wie sie schon bisher in die Zuständigkeit des Landeshauptmanns fallen, und andererseits auch für nicht-öffentliche Eisenbahnen, nämlich Anschluss- und Materialbahnen, die bisher in die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde fallen. Die bisher dem Landeshauptmann zugeordneten Zuständigkeiten bezüglich vernetzter Nebenbahnen sollen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übertragen werden.

Beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als österreichweit zuständiger Behörde ist eine neue Bündelung der Aufgaben für das Netz der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen und den Verkehr auf ihnen vorgesehen. Dieser Bereich ist besonders von den unionsrechtlichen Vorschriften betroffen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie soll insbesondere zentral die Funktion der Sicherheitsbehörde erfüllen, wie sie nach der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit geregelt ist. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie soll überdies im Sinne des schon bisher bestehenden Grundsatzes diejenigen Rechtsakte, die sich im Zusammenhang mit seinen Zuständigkeiten auch auf andere Eisenbahnen bzw. den Verkehr auf ihnen beziehen, wahrnehmen. Die bisherige Möglichkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, seine Aufgaben im Einzelfall an den zuständigen Landeshauptmann zu delegieren, steht mit diesen Zielsetzungen in einem Spannungsverhältnis und wird daher aufgehoben.

Überprüfungsbefugnisse der Eisenbahnbehörden:

Unmittelbar anwendbare unionsrechtliche Rechtsakte und in Umsetzung von EU-Richtlinien ergangene Regelungen im Eisenbahngesetz 1957 verpflichten die Eisenbahnbehörden zur Durchführung von verschiedenen Überprüfungen. Darüber hinaus sollen die Eisenbahnbehörden zur umfassenden Prüfung der Einhaltung eisenbahngesetzlicher Regelungen und Bescheide befugt werden.

Damit die Eisenbahnbehörden ihren Überprüfungsverpflichtungen effizient nachkommen können, ist es erforderlich, die den Eisenbahnbehörden bei Durchführung von Überprüfungen zukommenden Rechte und Pflichten festzulegen. Ebenso ist es notwendig, zu regeln, welche Rechte und Pflichten den Überprüften bei Durchführung von Überprüfungen durch die Eisenbahnbehörden zukommen. Nähere Ausführungen dazu finden sich im Besonderen Teil der Erläuterungen.

Verwaltungsvereinfachungen:

Hier ist schwerpunktmäßig der Entfall der Genehmigungspflicht im Zusammenhang mit der Bestellung eines Betriebsleiters und der Regelung des Verhaltens von Eisenbahnbediensteten durch allgemeine Anordnungen, beides zugunsten von Eisenbahnunternehmen, die über ein Sicherheitsmanagementsystem verfügen, zu erwähnen. Weitere Verwaltungsvereinfachungen werden in den Besonderen Erläuterungen dargestellt, auf die verwiesen wird.

Gemäß § 3 Abs. 1 Z 9 SCHIG obliegt es der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, insbesondere den Abschluss und die Abwicklung von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vorzunehmen, welche das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 umfassen (Bestellung eines sog. Grundangebotes).

Auf Grund der Neuorganisation der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im österreichischen Schienenpersonenverkehr soll die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH auch den Abschluss und die Abwicklung von Verträgen über die Bestellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen vornehmen können, die über das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 hinausgehen (Bestellung eines sog. Gesamtangebotes). Ungeachtet dessen, dass § 3 Abs. 1 SCHIG in Form einer demonstrativen Aufzählung ausgestaltet ist und eine derartige Bestellung bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt möglich wäre, soll durch die Neufassung der Z 9 unmissverständlich klargestellt sein, dass angesichts der Neuorganisation der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen diese Bestimmung auch Leistungen erfasst, die das Gesamtangebot betreffen.

Da die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH bereits bisher den Abschluss und die Abwicklung von Verträgen über die Bestellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich des Grundangebotes vorgenommen hat, können die in diesem Zusammenhang im Unternehmen bereits vorhandenen Ressourcen effizient genutzt werden und ein unwirtschaftlicher Parallelaufbau einer anderen Stelle unterbleiben.

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 Artikel 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

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 (§ 12 samt Überschrift):

Die bisherige Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde für nicht-öffentliche Eisenbahnen wird dem Landeshauptmann übertragen. Damit kommt es zu einer vereinfachenden Bündelung der Zuständigkeiten der Eisenbahnbehörden beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einerseits und den Landeshauptmännern andererseits, wobei nur für wenige andere spezielle Aufgaben Zuständigkeiten der Bezirksverwaltungsbehörde gem. §§ 30a, 50 und 96 verbleiben. Bedingt durch diese Zuständigkeitsbündelung können im bisherigen Abs. 2 des § 12 die der Verfahrenskonzentration dienenden Ziffern 2 bis 6 entfallen.

Die bisherige Zuständigkeit des Landeshauptmannes auch für vernetzte Nebenbahnen wird dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übertragen, der nunmehr für Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen als einzige Behörde und Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG fungieren soll. Die bisherigen vereinzelten Zuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für nicht vernetzte Nebenbahnen (bisheriger § 12 Abs. 3 Z 3) gehen auf den Landeshauptmann über.

Die angeführten Zuständigkeitsübertragungen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bewirken, dass dieser nunmehr für ein Eisenbahnnetz, bestehend auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen zuständige Behörde ist. Damit entfallen bisherige Schnittstellenproblematiken in eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Diese bisher dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingeräumte Möglichkeit, den Landeshauptmann mit der Wahrnehmung von Aufgaben und Befugnissen im Einzelfall zu ermächtigen, entfällt; für die Angelegenheiten der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, die hauptsächlich vom EU-Recht erfasst sind, soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als einzige „Sicherheitsbehörde“ agieren.

Zu Z 4 (§ 13 samt Überschrift):

Der bisherige § 13 mit den Regelungen über das Instrument der behördlichen Aufsicht durch Entsendung von technischen Organen zu Überwachungszwecken, wird zeitgemäß neu ausgestaltet (siehe §§ 13c bis 13e). Die im bisherigen Abs. 7 vorgesehene Verordnungsmöglichkeit, von der bisher nie Gebrauch gemacht worden ist, entfällt. Die im Abs. 4 bis 6 enthaltenen Regelungen finden sich nunmehr inhaltlich unverändert im § 13g.

Zu Z 5 (§ 13c bis 13f samt Überschriften):

§ 13c: Im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn werden die Eisenbahnbehörden befugt, die Einhaltung eisenbahngesetzlicher Regelungen und Bescheide zu überprüfen.

§ 13d: Dem Legalitätsprinzip entsprechend werden die Befugnisse der Behörden und der von ihr beigezogenen Sachverständigen im Zuge einer Überprüfung festgelegt.

Überprüfungen sind dem Überprüften von der Behörde mindestens 14 Tage vorher anzukündigen; Von dieser Frist kann jedoch bei Gefahr im Verzug oder in Fällen abgewichen werden, wenn die Ankündigung der Überprüfung deren Zweck vereiteln würde. Bei Gefahr im Verzug oder bei Abwesenheit des zu Überprüfenden hat nachträglich eine Verständigung der durchgeführten Überprüfung zu erfolgen.

§ 13e: Korrespondierend zu den Befugnissen der Behörde im Zuge einer Überprüfung werden die Pflichten der Überprüften im Zuge einer Überprüfung festgelegt.

§ 13f: Ergibt das Ergebnis der Überprüfung einen Widerspruch mit rechtsverbindlichen Normen und Bescheiden, soll dem Überprüften mittels Verfahrensanordnung die Möglichkeit eingeräumt werden, innerhalb einer angemessenen, von der Behörde zu bestimmenden Frist einen rechtskonformen Zustand herzustellen.

Kommt der Überprüfte der Verfahrensanordnung nicht nach, muss die Behörde mit Bescheid die Maßnahmen auftragen, die zur Herstellung eines rechtskonformen Zustandes erforderlich sind.

Zu Z 6 (§ 13g):

Dieser enthält nunmehr die im seinerzeitigen § 13 Abs. 4 bis 6 enthaltenen, inhaltlich unveränderten Regelungen.

Zu Z 7 (§ 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 8, 10 und 11 (§§ 15h Abs. 1, 15j Abs. 4 bis 6 und 16e):

Die vorgesehenen Mitteilungspflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verwaltungsstrafbehörden und der Gerichte sollen es der Behörde ermöglichen, rascher von Tatbeständen Kenntnis zu erlangen, die eine Entziehung der Verkehrsgenehmigung und der Verkehrskonzession notwendig machen.

Zu Z 9 (§ 15h Abs. 3):

Die bisher vorgesehene zwingende Verpflichtung zur Erbringung eines Nachweises, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung noch vorliegen, wird dahingehend ersetzt, dass ein solcher Nachweis nurmehr erbracht werden muss, wenn dies die Behörde verlangt. Die bisherige Regelung, die etwas strenger ist als die Vorgaben in der Richtlinie 2012/34/EU, hat sich in der Verwaltungspraxis insbesondere deshalb als unzweckmäßig erwiesen, da in vielen Fällen der Zeitraum zwischen der Erteilung der Verkehrsgenehmigung und der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung, welche für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiesten notwendig ist, länger als sechs Monate war.

Zu Z 12 bis 18 (§§ 15a, 15b, 15f, 15g, 15h, 15i, 15j, 16a, 16b, 16e, 37a, 37b, 37c und 37d):

Da sich die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie aus § 12 Abs. 2 ergibt, kann auf seine explizite Nennung als zuständige Behörde verzichtet werden.

Zu Z 19 (§ 19d samt Überschrift):

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrsmarktes, in dem auch Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz in Österreich hier tätig sind, ist vorgeschlagen, eine Regelung bezüglich der Zustellung behördlicher Erledigungen an ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche über keine inländische Abgabestelle verfügen, in der Form vorzusehen, dass solche Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Zustellung einen inländischen Zustellungsbevollmächtigter zu bestellen haben. Dies soll eine rasche und rechtlich wirksame Zustellung wichtiger behördlicher Erledigungen, wie gegebenenfalls etwa auch von Bescheiden, mit denen die Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes verfügt werden muss, gewährleisten.

Zu Z 20 (§ 21 Abs. 7):

Für Eisenbahnunternehmen, die ohnehin ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten haben, das eine Sicherheitsordnung zu enthalten hat, ist die gesetzliche Verpflichtung, die Bestellung eines Betriebsleiters durch die Behörde genehmigen zu lassen, entbehrlich. Deregulierend kann daher die Verpflichtung solcher Eisenbahnunternehmen, diese Bestellung genehmigen zu lassen, entfallen.

Zu Z 21 (§ 21a Abs. 4):

Im Rahmen eines umfassenden Reformprojekts wird derzeit daran gearbeitet die Vielzahl der bisherigen Einzelvorschriften der Unternehmen (Betriebsvorschriften, Signalvorschriften) in eine gemeinsame Verordnung („Fahrverordnung-Schiene“) zu überführen, um einheitliche für den Verkehrsträger Schiene zu schaffen. Dadurch würde auch die gesetzliche Vorgabe, die allgemeinen Anordnungen über das Verhalten von Eisenbahnbediensteten einschließlich der Ausbildung genehmigen zu lassen, entbehrlich und könnte deregulierend entfallen. Es ist geplant das Projekt bis zum Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle abzuschließen. Sollte das Projekt nicht zeitgerecht abgeschlossen werden, ist vorgesehen den Entfall der Genehmigungspflicht durch entsprechende Übergangsbestimmungen an die Fertigstellung der Verordnung zu koppeln.

Zu Z 22 und 23 (§ 21c Abs. 3 und 4):

Da sich die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie aus § 12 Abs. 2 Z 3 ergibt, ist seine explizite Nennung als zuständige Behörde nicht mehr notwendig.

Die Pflicht der Behörde, ein Verzeichnis über Schulungseinrichtungen zu führen, deren Betrieb genehmigt ist, und dieses Verzeichnis im Internet bereitzustellen, erhöht die Übersichtlichkeit über derartige Schulungseinrichtungen und stellt gleichzeitig eine Serviceleistung für interessierte Eisenbahnunternehmen dar, für deren Eisenbahnbedienstete ein Schulungsbedarf besteht.

Zu Z 24 (§ 21c Abs. 5 und 6):

Aus sachgerechten Erwägungen sollen die schon bisher nach dem 9. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 geltenden Regelungen über die Überprüfung von Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen und die gänzliche und teilweise Einstellung des Schulungsbetriebes und die Regelungen über die Überprüfung sachverständiger Prüfer und die gänzliche oder teilweise Entziehung ihrer Begutachtungsbefugnis sinngemäß auch auf die im § 21c geregelten Schulungseinrichtungen und sachverständigen Prüfer anwendbar gemacht werden.

Zu Z 25 (§ 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 Personenverkehrsdienssten Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für die Fahrgäste aufzustellen haben und diese Notfallpläne aufeinander abgestimmt sind.

Zu Z 26 bis 29 (§ 29 Abs. 1, 2 und 5, 40a Abs. 3, 44 und 45):

Zuständig für die Durchführung der Verfahren nach §§ 29, 40a, 44 und 45 soll die Behörde sein, die die für die jeweilige Eisenbahn zuständige Behörde gemäß § 12 ist. Die für diese Verfahren bisher abweichend von § 12 geregelten Zuständigkeiten können im Sinne der im § 12 vorgesehenen neuen Bündelung der behördlichen Aufgaben entfallen.

Zu Z 30 und 31 (§ 49 Abs. 1 und 3):

Es soll verankert werden, dass in einer Verordnung gemäß § 49 Abs. 3 neben Vorschriften über sichernde Verkehrszeichen hinaus auch Vorschriften über Bodenmarkierungen festgelegt werden.

Korrespondierend dazu sollen die Straßenverwaltungen verpflichtet sein, neben der schon jetzt bestehenden Verpflichtung zur Duldung der Anbringung von Verkehrszeichen auch die Anbringung von Bodenmarkierungen zu dulden.

Zu Z 32 (§ 50 Abs. 1 bis 3):

Von neuen technischen Möglichkeiten ausgehend wird die im § 50 bestehende Regelung, bestimmte Verstöße gegen eine Verordnung nach § 49 Abs. 3 mit bildverarbeitenden technischen Einrichtungen zu erfasst, auf die Missachtung des Vorschriftenzeichens „Halt“ ausgeweitet. Diese zusätzliche Überwachungsmöglichkeit soll zur Hebung der Verkehrssicherheit an schienengleichen Eisenbahnübergängen beitragen.

Zu Z 33 bis 35 (§ 54a):

Gemäß § 1 Abs. 4 des Deregulierungsgrundsatzgesetzes, BGBl. I Nr. 45/2017, werden alle Ausnahmемöglichkeiten, 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 36 (§ 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 37 (§ 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 38 (§§ 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 schienenerverkehrsmarktrechtlichen 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 39 (§ 57 samt Überschrift):

Das bisher nur Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich zustehende Recht auf Erbringung von inländischen Eisenbahnverkehrsdielen 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 40 (§ 57c samt Überschrift):

Das Recht auf Erbringung von inländischen Eisenbahnverkehrsdielen 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 41 (§ 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 42 (§ 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 43 (§ 65 Abs. 5):

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

Zu Z 44 (§ 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 45 (§ 65c Abs. 3):

Ergänzend zur bisherigen Rechtslage wird für den Sonderfall, dass Abschnitte für überlastet erklärt sind vorgesehen, dass Zuweisungsstellen Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität, die zusätzlich zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr dient, vorrangig zu berücksichtigen hat, um gemeinwirtschaftliche Eisenbahnverkehrsdiene im Personenverkehr, die nach den infrastrukturseitigen Vorgaben im Sinne eines Integralen Taktfahrplanes erbracht werden, ohne Durchbrechung zu ermöglichen. Zur Förderung der Verlagerung des inländischen Güterverkehrs auf die Eisenbahn wird in Z 4 die Differenzierung zwischen inländischen und grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiene aufgegeben. Damit wird es der Zuweisungsstelle ermöglicht, bei gleichem gesellschaftlichen Nutzen nicht zwingend die für die Erbringung des grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiene erforderliche Fahrwegkapazität dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuweisen zu müssen, das den grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiene zu erbringen beabsichtigt.

Zu Z 46 und 47 (§ 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 48 (§ 67f Abs. 1):

Hier erfolgt lediglich eine Aktualisierung einer in dieser Bestimmung zitierten EU-Rechtsnorm.

Zu Z 49 bis 51 (§ 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 52 (§ 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 53 und 54 (§ 79 Abs. 2 und 5):

Um dem in der Richtlinie 2012/34/EU verankerten Erfordernis der Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde noch besser zu entsprechen, wird die Weisungsbefugnis des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie an die Schienen-Control GmbH dahingehend eingeschränkt, dass Weisungen nicht erteilt werden dürfen, die die Unabhängigkeit der Schienen-Control Kommission beeinträchtigen würden. Korrespondierend dazu ist vorgesehen, dass die Bestellung eines Geschäftsführers der Schienen-Control GmbH, der die Befolgung einer derartigen Weisung verweigert, nicht aus diesem Grund vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie widerrufen werden darf.

Zu Z 55 (§ 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 56 und 57 (§§ 84 Abs. 5 und 6):

Die Festsetzung von Aufschlägen zum Wegeentgelt zwecks Erreichung der vollen Deckung der Kosten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur resultieren, bedarf einer bescheidmäßigen Genehmigung der Schienen-Control Kommission. Um zu gewährleisten, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen rechtzeitig Aufschläge auf das Wegeentgelt festsetzen kann und somit seine Liquidität nicht gefährdet wird, wird die aufschiebende Wirkung von Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission in dieser Angelegenheit und zur Vermeidung von unnotwendigen Verzögerungen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren das Vorbringen neuer Tatsachen und Beweise in einer solchen Beschwerde ausgeschlossen.

Zu Z 58 (Entfall des § 84 Abs. 7):

Die bestehende Entscheidungsfrist für das Bundesverwaltungsgericht ist durch die Richtlinie 2012/34/EU nicht verlangt und entfällt daher.

Zu Z 59 (§ 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 60 (§ 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 vorausgegangenen Procedere mit und verfügt daher über die fachliche Kompetenz zur Wahrnehmung dieser Zuständigkeit.

Zu Z 61 und 63 (§§ 129 und 142):

Zur Erleichterung des zeitlichen Überganges von der Lehrabschlussprüfung in die Triebfahrzeugführerausbildung für die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen der Klasse A4 im Verschub zugunsten vor allem solcher Personen, die bei einem Eisenbahnunternehmen eine Lehrausbildung abgeschlossen haben und von diesem übernommen worden sind, wird das Mindestalter für die Berechtigung zur selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen der Klasse A4 bereits ab Vollendung des 19. Lebensjahr ermöglicht.

Da in einer Fahrerlaubnis nicht die Triebfahrzeugklassen ausgewiesen werden, zu deren selbständigen Führung und Bedienung eine Person befugt ist, muss das für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis bisher geltende Mindestalter (Vollendung des 20. Lebensjahres) um ein Jahr herabgesetzt werden.

Um zu gewährleisten, dass die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen anderer Klassen als der Klasse A4 durch Triebfahrzeugführer erfolgt, die bereits das 20. Lebensjahr vollendet haben, ist vorgesehen, dass Eisenbahnunternehmen Bescheinigungen für diese Triebfahrzeugführer erst ab Vollen dung deren 20. Lebensjahres ausstellen dürfen.

Zu Z 62 (§ 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 64 (§ 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 65 (§ 152 Abs. 3):

Analog zum bestehenden § 21c Abs. 1 Z 3 soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung für einheitliche Qualitätsstandards bei Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen sorgen können.

Zu Z 66 (§ 163 Z 1 und 2):

Im Zusammenhang mit der Einfügung neuer Tatbestände in § 13e und § 13f Abs. 2 werden auch Verstöße dagegen mit einer Verwaltungsstrafe bedroht.

Zu Z 67 (Entfall § 164 Abs. 1 Z 5):

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

Zu Z 68 (§ 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 69 und 70 (§ 170 Z 1 und 4):

Es wird der letzte Stand der hier angeführten Richtlinien wiedergegeben.

Zu Z 71 (§ 175 Abs. 2):

Hier erfolgt lediglich eine Zitierungsanpassung.

Zu Z 72 und 73 (§§ 175, 176 und 176a):

Diese Übergangsbestimmungen werden in der Form bereinigt, als durch Zeitablauf obsolete Regelungen aufgehoben werden.

Zu Z 74 (§ 176c samt Überschrift):

Betreffen anhängige Verwaltungsverfahren eine Angelegenheit, für die keine Genehmigung mehr erforderlich ist, ist das Verwaltungsverfahren einzustellen.

§ 3 der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBI. Nr. 64/1999, verpflichtet die Eisenbahnunternehmen, nähere Bestimmungen über die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten sowie die regelmäßigen Unterweisungen der Triebfahrzeugführer in eisenbahnbehördlich genehmigten allgemeinen Anordnungen zu regeln. Solange das Triebfahrzeugführerwesen nicht durch eine neue Verordnung geregelt wird, ist es daher notwendig, dass auch Eisenbahnunternehmen, die ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet haben, weiterhin derartige allgemeine, genehmigungspflichtige Anordnungen erstellen bzw. bereits erstellte und genehmigte allgemeine Anordnungen einer genehmigungspflichtigen Änderung unterziehen können.

Zu Artikel 2 (Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes):**Zu Z 1 und 2 (§§ 5 Abs. 5 und 5a Abs. 8):**

Vorgesehen ist eine ausdrückliche Anpassung an Artikel 1 der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBI. I Nr. 51/2012, wonach gegen Bescheide einer Verwaltungsbehörde grundsätzlich eine Beschwerde erhoben werden kann, die von einem Verwaltungsgericht zu behandeln ist.

Zu Z 3 (Entfall des § 6):

§ 6, der als Sonderbestimmung für Enteignungsfälle angesichts des geltenden Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetzes - EisbEG entbehrlich geworden ist, kann entfallen. Nach der allgemeinen Regelung des § 11 Abs. 2 EisbEG in Verbindung mit § 12 Eisenbahngesetz 1957 soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständige Behörde auch für die Durchführung von Enteignungsverfahren für den Bau von Hochleistungsstrecken sein.

Zu Z 4 (§ 16 Abs.7):

Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle anhängige Enteignungsverfahren für den Bau von Hochleistungsstrecken sind vom Landeshauptmann nach der Bestimmung des § 6 weiterzuführen und zu erledigen.

Zu Artikel 3 (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes):

Die Neuformulierung dieser Regelung gewährleistet zweifelsfrei den geänderten Aufgabenbereich der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Durch die Streichung der Verweise der entsprechenden bundesgesetzlichen Bestimmungen, deren Inhalte im Rahmen der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen nur auf Bundesleistungen ausgerichtet sind, soll Klarheit darüber geschaffen werden, dass für die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die Möglichkeit besteht, auch Verträge über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen abzuschließen, die über das Grundangebot hinausgehen. Die detaillierte Ausgestaltung der durchzuführenden Aufgaben im Rahmen dieser Bestimmung wird in entsprechenden privatrechtlichen Vereinbarungen geregelt. Die konkrete Wahrnehmung dieser (zusätzlichen) Aufgaben ist jedenfalls – wie schon für die bisherigen Aufgaben – nur nach Einholung der Zustimmung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie möglich.