

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Artikel 1

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Vertikal integriertes Unternehmen

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

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

(2) Sind ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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.

Geltende Fassung
Behördenzuständigkeit

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

1. alle Angelegenheiten der nicht-öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen;
2. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die ausschließlich zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;
3. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die ausschließlich dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder dem Verkehr auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;
4. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich nicht-öffentliche Eisenbahnen betreiben.

(2) Soweit sich aus diesem Bundesgesetz keine Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, der Schienen-Control Kommission oder der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für:

1. alle Angelegenheiten der Nebenbahnen einschließlich des Verkehrs auf nicht vernetzten Nebenbahnen;
2. alle Angelegenheiten der Straßenbahnen einschließlich des Verkehrs auf Straßenbahnen;
3. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf

Vorgeschlagene Fassung
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:

1. alle Angelegenheiten der nicht vernetzten Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf all diesen Eisenbahnen;

Geltende Fassung

Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder Straßenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn oder Straßenbahn hinaus auch dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder dem Verkehr auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, jedoch nicht dem Betrieb von Hauptbahnen oder dem Verkehr auf Hauptbahnen dienen;

4. 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 Nebenbahnen oder Straßenbahnen, als auch zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen, jedoch nicht zum Betrieb auf Hauptbahnen bestimmt sind; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;

5. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn hinaus auch dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, jedoch nicht dem Betrieb von Hauptbahnen oder dem Verkehr auf Hauptbahnen dienen; die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers;

6. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die sowohl Nebenbahnen oder Straßenbahnen, als auch nicht-öffentliche Eisenbahnen, jedoch nicht Hauptbahnen betreiben.

7. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich Neben- oder Straßenbahnen betreiben.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen;

Vorgeschlagene Fassung

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:**

Geltende Fassung**2. folgende Angelegenheiten von vernetzten Nebenbahnen:**

- a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d, § 21a Abs. 3, § 25 und § 28 Abs. 1;
- b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
- c) die Entziehung der Konzession gemäß § 14e;

3. folgende Angelegenheiten von nicht vernetzten Nebenbahnen:

- a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d und § 28 Abs. 1;
- b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
- c) Entziehung der Konzession gemäß § 14e;

4. folgende Angelegenheiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen:

- a) Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und § 21a Abs. 3;
- b) für die in den §§ 13 Abs. 2, 19a, 19b Abs. 2, 21 Abs. 8, 22 Abs. 4 und 7, 26, 27 und 30 Abs. 2 geregelten Angelegenheiten;

5. folgende Angelegenheiten von solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Hauptbahnen als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben:

- a) Ausstellung, Neuausstellung und der Entzug von Sicherheitsgenehmigungen;
- b) Mitteilung gemäß § 38d;
- c) Vorlage des Sicherheitsberichtes gemäß § 39d;

6. 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 hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;

7. 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

Vorgeschlagene Fassung**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

Geltende Fassung

Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind;

8. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Hauptbahn oder dem Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;

9. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb einer Hauptbahn hinaus auch Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentliche Eisenbahnen betreiben;

10. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb von Hauptbahnen hinaus auch Nebenbahnen oder Straßenbahnen betreiben.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;
2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 42 und 43.

Behördenaufgaben

§ 13. (1) Die Behörde erteilt die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen.

(2) Die Behörde kann aus Gründen der Sicherheit zur Überwachung der Bauausführung und ordnungsgemäßen Erhaltung von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen technische Organe entsenden.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann

Vorgeschlagene Fassung

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 Ineidnahme oder die Ermächtigung zur Ineidnahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen hinaus auch nicht vernetzte Nebenbahnen oder Straßenbahnen betreiben.

Staatskommissär

§ 13. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann

Geltende Fassung

1. zu den Sitzungen der Organe eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens behandelt werden oder
2. zu den Sitzungen der Organe einer Gesellschaft, die mit mindestens 50 vH am Stamm-, Grund- oder Eigenkapital eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens beteiligt ist, wenn diese Sitzungen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Gegenstand haben,

einen Staatskommissär entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder die Gesellschaft hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Entsendung eines Staatskommissärs eine Vergütung zu entrichten, deren Höhe vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf das Ausmaß der Tätigkeit des Staatskommissärs und der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur durch Bescheid festzusetzen ist.

(4) bis (6) ...

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen für die auf Grund der Behördenzuständigkeit gemäß § 12 und gemäß dem 8. und dem 9. Teil durchzuführenden **Verwaltungsverfahren durch Verordnung kostenträgerpflichtige Tatbestände und die Höhe der Kostenbeiträge festzulegen. Bei der Ermittlung der Höhe der Kostenbeiträge ist das Kostendeckungsprinzip sowie die Höhe bestehender Abgaben und Gebühren zu beachten.**

Vorgeschlagene Fassung

1. zu den Sitzungen der Organe eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens behandelt werden oder
2. zu den Sitzungen der Organe einer Gesellschaft, die mit mindestens 50 vH am Stamm-, Grund- oder Eigenkapital eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens beteiligt ist, wenn diese Sitzungen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Gegenstand haben,

einen Staatskommissär entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder die Gesellschaft hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Entsendung eines Staatskommissärs eine Vergütung zu entrichten, deren Höhe vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf das Ausmaß der Tätigkeit des Staatskommissärs und der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur durch Bescheid festzusetzen ist.

§ 13g. (1) bis (3) ...

Überprüfungen

§ 13c. **Soferne 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**

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

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
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

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

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.

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

Geltende Fassung

§ 13. (4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission Vorkehrungen zu treffen, die einen sachdienlichen Austausch von Informationen zu und eine sachdienliche Zusammenarbeit in den Angelegenheiten des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt und zu den behördlichen wahrzunehmenden Angelegenheiten der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu ermöglichen; dies zum Zwecke, eine Beeinträchtigung des 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.

§ 13. (5) 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, 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.

§ 13. (6) 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

Vorgeschlagene Fassung

§ 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, 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

Geltende Fassung

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.

§ 15a. Die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Mit dem Antrag sind vorzulegen:

1. bis 10. ...

§ 15b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrsgenehmigung zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. bis 4...

(2)....

§ 15c. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen jedenfalls dann, wenn

1. bis 2 ...

3. ...

a) bis b) ...

c) gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

erlassen worden ist; schwerwiegend sind dabei auch Verstöße, die durch den Umstand ihrer Wiederholung Bedenken gegen die Zuverlässigkeit begründen.

§ 15f. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist verpflichtet, über einen Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu entscheiden.

Vorgeschlagene Fassung

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.

§ 15a. Die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Mit dem Antrag sind vorzulegen:

1. bis 10. ...

§ 15b. (1) Die Behörde hat die Verkehrsgenehmigung zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. bis 4...

(2)....

§ 15c. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen jedenfalls dann, wenn

1. bis 2 ...

3. ...

a) bis b) ...

c) gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, oder

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

erlassen worden ist; schwerwiegend sind dabei auch Verstöße, die durch den Umstand ihrer Wiederholung Bedenken gegen die Zuverlässigkeit begründen.

§ 15f. Die Behörde ist verpflichtet, über einen Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu entscheiden.

Geltende Fassung

§ 15g. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Eröffnung des Verkehrs auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen anzuzeigen.

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

(2) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen darf seine Geschäftstätigkeit, soweit sich diese auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten bezieht, nur dann erheblich ändern oder erweitern, wenn zuvor vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens bescheidmäßig festgestellt worden ist, dass die Voraussetzungen für die erteilte Verkehrsgenehmigung trotz der erheblichen Änderung oder Erweiterung seiner Geschäftstätigkeit nach wie vor vorliegen.

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

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

Vorgeschlagene Fassung

§ 15g. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat der Behörde die Eröffnung des Verkehrs auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen anzuzeigen.

§ 15h. (1) Zur Überprüfung, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung vorliegen, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren wiederkehrend, erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab Verkehrseröffnung, von sich aus und vor Ablauf der Fünfjahresfrist der Behörde diese Voraussetzungen nachzuweisen. Liegen die Voraussetzungen für eine erteilte Verkehrsgenehmigung nicht mehr vor, ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, dies der Behörde unverzüglich mitzuteilen.

(2) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen darf seine Geschäftstätigkeit, soweit sich diese auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten bezieht, nur dann erheblich ändern oder erweitern, wenn zuvor von der Behörde auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens bescheidmäßig festgestellt worden ist, dass die Voraussetzungen für die erteilte Verkehrsgenehmigung trotz der erheblichen Änderung oder Erweiterung seiner Geschäftstätigkeit nach wie vor vorliegen.

(3) Hat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sechs Monate lang die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten ab Erlassung der Verkehrsgenehmigung noch keine Eisenbahnverkehrsdienste erbracht, hat es dies 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. Im Falle, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen noch keine Eisenbahnverkehrsdienste erbracht hat, hat die Behörde diese Frist auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens angemessen zu erstrecken, wenn das durch die Besonderheit des beabsichtigten Eisenbahnverkehrsdienstes gerechtfertigt ist.

(4) Die Behörde hat bei Auftreten ernsthafter Zweifel am Vorliegen der für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderlichen Voraussetzungen eine amtswegige Überprüfung vorzunehmen.

Geltende Fassung

§ 15i. (1) Liegt auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat **der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** die Verkehrsgenehmigung zu entziehen. Bei Auftreten von Zweifeln am Vorliegen der Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit kann **der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**, sofern die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nicht gefährdet ist, eine Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten nachträglich verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.

(2) Eine erteilte Verkehrsgenehmigung ist **vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten einzuschränken, wenn dies der Inhaber der Verkehrsgenehmigung beantragt.

(3)...

§ 15j. (1) **Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** hat die Erteilung, die Entziehung oder die Einschränkung der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Europäischen Eisenbahnagentur mitzuteilen.

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

Vorgeschlagene Fassung

§ 15i. (1) Liegt auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat **die Behörde** die Verkehrsgenehmigung zu entziehen. Bei Auftreten von Zweifeln am Vorliegen der Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit kann **die Behörde**, sofern die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nicht gefährdet ist, eine Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten nachträglich verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.

(2) Eine erteilte Verkehrsgenehmigung ist **von der Behörde** auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten einzuschränken, wenn dies der Inhaber der Verkehrsgenehmigung beantragt.

(3)...

§ 15j. (1) **Die Behörde** hat die Erteilung, die Entziehung oder die Einschränkung der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Europäischen Eisenbahnagentur mitzuteilen.

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

Geltende Fassung

(3) Der Versicherer, mit dem ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich eine Versicherung im Sinne des § 15b Abs. 1 Z 4 abgeschlossen hat, ist verpflichtet,

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unaufgefordert und umgehend jeden Umstand zu melden, der eine Beendigung oder Einschränkung des Versicherungsschutzes oder eine Abweichung von der ursprünglichen Versicherungsbestätigung bedeutet oder bedeuten kann, und
2. auf Verlangen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über solche Umstände Auskunft zu erteilen.

§ 16a. Die Erteilung einer Verkehrskonzession ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Im Antrag ist der örtliche Bereich, in dem Eisenbahnverkehrsdienste erbracht werden sollen, darzustellen; beizugeben sind die im § 15a angeführten Angaben und Unterlagen.

§ 16b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrskonzession zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. bis 4...
- (2)...

§ 16e. § 15i Abs. 1 gilt auch für Verkehrskonzessionen. Eine erteilte Verkehrskonzession ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen oder auf einen bestimmten örtlichen Bereich einzuschränken, wenn dies der Inhaber einer Verkehrskonzession beantragt. Des Weiteren gilt § 15j Abs. 3.

Vorgeschlagene Fassung

(3) Der Versicherer, mit dem ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich eine Versicherung im Sinne des § 15b Abs. 1 Z 4 abgeschlossen hat, ist verpflichtet,

1. der Behörde unaufgefordert und umgehend jeden Umstand zu melden, der eine Beendigung oder Einschränkung des Versicherungsschutzes oder eine Abweichung von der ursprünglichen Versicherungsbestätigung bedeutet oder bedeuten kann, und
2. auf Verlangen der Behörde über solche Umstände Auskunft zu erteilen.

(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.

§ 16a. Die Erteilung einer Verkehrskonzession ist bei der Behörde zu beantragen. Im Antrag ist der örtliche Bereich, in dem Eisenbahnverkehrsdienste erbracht werden sollen, darzustellen; beizugeben sind die im § 15a angeführten Angaben und Unterlagen.

§ 16b. (1) Die Behörde hat die Verkehrskonzession zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. bis 4...
- (2)...

§ 16e. § 15i Abs. 1 gilt auch für Verkehrskonzessionen. Eine erteilte Verkehrskonzession ist von der Behörde auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen oder auf einen bestimmten örtlichen Bereich einzuschränken, wenn dies der Inhaber einer Verkehrskonzession beantragt. Des Weiteren gilt § 15j Abs. 3 bis 6.

Geltende Fassung**§ 21.** (1) bis (6) ...

(7) Die Bestellung des Betriebsleiters und seines Stellvertreters bedarf abweichend von Abs. 6 für Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen berechtigt sind, keiner Genehmigung der Behörde.

(8) ...

§ 21a. (1) bis (3) ...

(4) Abs. 3 gilt nicht für ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf im § 7 Z 2 angeführten Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb berechnete Eisenbahnunternehmen.

Vorgeschlagene Fassung**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.

§ 21. (1) bis (6) ...

(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 Verschiebeinrichtungen berechtigt ist.

(8) ...

§ 21a. (1) bis (3) ...

(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.

Geltende Fassung

(5) ...

§ 21c. (1) bis (2) ...

(3) **Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** hat Personen, die zuverlässig und für die jeweilige Begutachtung besonders geeignet sind, auf die Dauer von höchstens fünf Jahren zu sachverständigen Prüfern zu bestellen. Eine ein- und mehrmalige Wiederbestellung eines Sachverständigen ist zulässig. Die Behörde hat ein Verzeichnis der bestellten sachverständigen Prüfer zu führen und im Internet bereitzustellen.

(4) Der Betrieb einer Schulungseinrichtung zur Vermittlung der erforderlichen Eignung für diejenigen Kategorien von Tätigkeiten, die in einer Verordnung nach Abs. 1 Z 1 festgelegt sind, bedarf der Genehmigung **des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie**, die zu erteilen ist, wenn qualifiziertes Ausbildungspersonal, die Ausbildungsmethode, der Ausbildungsinhalt, die Ausbildungsunterlagen und die für Schulungszwecke erforderlichen Einrichtungen die Vermittlung einer solchen Eignung gewährleisten.

§ 29. (1) Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten Teiles einer Eisenbahn. Der Inhaber der aufzulassenden

Vorgeschlagene Fassung

(5) ...

§ 21c. (1) bis (2) ...

(3) **Die Behörde** hat Personen, die zuverlässig und für die jeweilige Begutachtung besonders geeignet sind, auf die Dauer von höchstens fünf Jahren zu sachverständigen Prüfern zu bestellen. Eine ein- und mehrmalige Wiederbestellung eines Sachverständigen ist zulässig. Die Behörde hat ein Verzeichnis der bestellten sachverständigen Prüfer zu führen und im Internet bereitzustellen.

(4) Der Betrieb einer Schulungseinrichtung zur Vermittlung der erforderlichen Eignung für diejenigen Kategorien von Tätigkeiten, die in einer Verordnung nach Abs. 1 Z 1 festgelegt sind, bedarf der Genehmigung **der Behörde**, die zu erteilen ist, wenn qualifiziertes Ausbildungspersonal, die Ausbildungsmethode, der Ausbildungsinhalt, die Ausbildungsunterlagen und die für Schulungszwecke erforderlichen Einrichtungen die Vermittlung einer solchen Eignung gewährleisten. **Die Behörde hat ein Verzeichnis der Schulungseinrichtungen, deren Betrieb genehmigt ist, zu führen und im Internet bereitzustellen.**

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

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

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.

§ 29. (1) Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten Teiles einer Eisenbahn. Der Inhaber der aufzulassenden

Geltende Fassung

Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn hat der **im Abs. 2 angeführten** Behörde anzuzeigen, welche Eisenbahnanlagen er zu beseitigen beabsichtigt und die Vorkehrungen anzuzeigen, die er im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu treffen beabsichtigt, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten.

(2) Bei dauernder Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn hat **der Landeshauptmann, bei dauernder Einstellung des Betriebes einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hat die Bezirksverwaltungsbehörde,** 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.

(3) bis (4)...

(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, **mit der Maßgabe, dass zuständige Behörde der Landeshauptmann ist, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von diesem oder dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für erloschen erklärt worden ist, und dass zuständige Behörde die Bezirksverwaltungsbehörde ist, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von ihr für erloschen erklärt worden ist.**

§ 37a. (1) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf und des Verkehrs auf den Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugtrassen sein sollen, zu treffen. Diese

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn hat der Behörde anzuzeigen, welche Eisenbahnanlagen er zu beseitigen beabsichtigt und die Vorkehrungen anzuzeigen, die er im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu treffen beabsichtigt, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten.

(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.

(3) bis (4)...

(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.

§ 37a. (1) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf und des Verkehrs auf den Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugtrassen sein sollen, zu treffen. Diese Vorkehrungen bedürfen der Genehmigung **der Behörde.**

Geltende Fassung

Vorkehrungen bedürfen der Genehmigung **des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.**

(2) bis (3) ...

(4) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat **dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** alle Änderungen des für die erteilte Genehmigung entscheidungsrelevanten Sachverhaltes, insbesondere die Einführung neuer Kategorien von Eisenbahnbediensteten und den Einsatz anderer Schienenfahrzeugarten, bekannt zu geben. Diesfalls sind die gemäß Abs. 1 getroffenen Vorkehrungen zu aktualisieren und **dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung** vorzulegen.

(5) **Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** kann vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Überprüfung verlangen, wenn eine Änderung in unmittelbar anzuwendenden Rechtsvorschriften zu einer wesentlichen Änderung der Anforderungen zur Gewährleistung der Sicherheit führt, wie sie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf und den Verkehr auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen bestehen. Die Überprüfung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich darauf zu richten, ob die gemäß Abs. 1 getroffenen und genehmigten Vorkehrungen weiterhin geeignet sind. **Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** hat dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Überprüfung eine ihrer Art und ihrem Umfang angemessene Frist zu setzen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat **dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** das Ergebnis seiner Überprüfung mitzuteilen. Ist die Eignung der Vorkehrungen nicht mehr gegeben, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignete Vorkehrungen zu treffen und **dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** zur Genehmigung vorzulegen.

(6) ...

(7) Werden die gemäß Abs. 1 genehmigten Vorkehrungen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht oder nicht vollständig getroffen, hat **der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** diese Genehmigung mit Bescheid zu entziehen.

Vorgeschlagene Fassung

(2) bis (3) ...

(4) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat **der Behörde** alle Änderungen des für die erteilte Genehmigung entscheidungsrelevanten Sachverhaltes, insbesondere die Einführung neuer Kategorien von Eisenbahnbediensteten und den Einsatz anderer Schienenfahrzeugarten, bekannt zu geben. Diesfalls sind die gemäß Abs. 1 getroffenen Vorkehrungen zu aktualisieren und **der Behörde** zur Genehmigung vorzulegen.

(5) **Die Behörde** kann vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Überprüfung verlangen, wenn eine Änderung in unmittelbar anzuwendenden Rechtsvorschriften zu einer wesentlichen Änderung der Anforderungen zur Gewährleistung der Sicherheit führt, wie sie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf und den Verkehr auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen bestehen. Die Überprüfung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich darauf zu richten, ob die gemäß Abs. 1 getroffenen und genehmigten Vorkehrungen weiterhin geeignet sind. **Die Behörde** hat dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Überprüfung eine ihrer Art und ihrem Umfang angemessene Frist zu setzen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat **der Behörde** das Ergebnis seiner Überprüfung mitzuteilen. Ist die Eignung der Vorkehrungen nicht mehr gegeben, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignete Vorkehrungen zu treffen und **der Behörde** zur Genehmigung vorzulegen.

(6) ...

(7) Werden die gemäß Abs. 1 genehmigten Vorkehrungen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht oder nicht vollständig getroffen, hat **die Behörde** diese Genehmigung mit Bescheid zu entziehen.

Geltende Fassung

§ 37b. (1) **Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** hat

1. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich auf Antrag eine als Sicherheitsbescheinigung – Teil A bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, in der die Zertifizierung des eingeführten Sicherheitsmanagementsystems unter Anführung des Zertifikates beurkundet ist und
2. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine als Sicherheitsbescheinigung – Teil B bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, in der die Genehmigung der Vorkehrungen gemäß § 37a unter Anführung des Bescheides, der Art des Eisenbahnverkehrsdienstes und der Eisenbahn, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, beurkundet ist.

(2) Vor einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragten Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung – Teil A hat dieses **dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** nachzuweisen, dass es über ein eingeführtes zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt.

(3) Vor einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragten Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung – Teil B hat dieses **dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** nachzuweisen, dass es die für die Erteilung einer Genehmigung nach § 37a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.

§ 37c. (1) Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist **vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

1. die Sicherheitsbescheinigung – Teil A während ihrer Gültigkeitsdauer mit Bescheid zu entziehen, wenn es seinen Sitz in Österreich hat und es nicht mehr über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagement verfügt, oder
2. die Sicherheitsbescheinigung – Teil B während ihrer Gültigkeitsdauer mit Bescheid zu entziehen, wenn
 - a) ihm die Genehmigung nach § 37a entzogen wurde oder
 - b) es innerhalb eines Jahres ab Zustellung der Sicherheitsbescheinigung – Teil B keinen Zugang auf der

Vorgeschlagene Fassung

§ 37b. (1) **Die Behörde** hat

1. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich auf Antrag eine als Sicherheitsbescheinigung – Teil A bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, in der die Zertifizierung des eingeführten Sicherheitsmanagementsystems unter Anführung des Zertifikates beurkundet ist und
2. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine als Sicherheitsbescheinigung – Teil B bezeichnete Urkunde für eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren auszustellen, in der die Genehmigung der Vorkehrungen gemäß § 37a unter Anführung des Bescheides, der Art des Eisenbahnverkehrsdienstes und der Eisenbahn, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, beurkundet ist.

(2) Vor einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragten Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung – Teil A hat dieses **der Behörde** nachzuweisen, dass es über ein eingeführtes zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt.

(3) Vor einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragten Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung – Teil B hat dieses **der Behörde** nachzuweisen, dass es die für die Erteilung einer Genehmigung nach § 37a notwendigen Voraussetzungen noch erfüllt.

§ 37c. (1) Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist **von der Behörde**

1. die Sicherheitsbescheinigung – Teil A während ihrer Gültigkeitsdauer mit Bescheid zu entziehen, wenn es seinen Sitz in Österreich hat und es nicht mehr über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagement verfügt, oder
2. die Sicherheitsbescheinigung – Teil B während ihrer Gültigkeitsdauer mit Bescheid zu entziehen, wenn
 - a) ihm die Genehmigung nach § 37a entzogen wurde oder
 - b) es innerhalb eines Jahres ab Zustellung der Sicherheitsbescheinigung – Teil B keinen Zugang auf der

Geltende Fassung

Eisenbahninfrastruktur oder auf Teilen derselben, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, ausgeübt hat.

(2) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 1 zu melden. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 2 lit. b) zu melden.

(3) ...

§ 37d. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat der Europäischen Eisenbahnagentur innerhalb einer Frist von vier Wochen die Ausstellung, Neuausstellung und den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung – Teil A und einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahnverkehrsunternehmens, des Datums der Ausstellung, Neuausstellung oder des Entzugs der Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder der Sicherheitsbescheinigung – Teil B, der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder neuangestellten Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B und der von einer solchen erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Sind die Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder die Sicherheitsbescheinigung – Teil B mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahnagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen..

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B der ausländischen Behörde mitzuteilen, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung – Teil A ausgestellt hat.

§ 40a. (1) bis (2) ...

(3) Wird dem Bauherrn oder dem Beauftragten das Betreten von Liegenschaften, einschließlich der Gebäude und eingefriedeten Grundstücke, oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die Bezirksverwaltungsbehörde über die Zulässigkeit der beabsichtigten Handlung.

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahninfrastruktur oder auf Teilen derselben, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen beziehen, ausgeübt hat.

(2) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist verpflichtet, der Behörde das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 1 zu melden. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist verpflichtet, der Behörde das Vorliegen des Entziehungstatbestandes des Abs. 1 Z 2 lit. b) zu melden.

(3) ...

§ 37d. (1) Die Behörde hat der Europäischen Eisenbahnagentur innerhalb einer Frist von vier Wochen die Ausstellung, Neuausstellung und den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung – Teil A und einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahnverkehrsunternehmens, des Datums der Ausstellung, Neuausstellung oder des Entzugs der Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder der Sicherheitsbescheinigung – Teil B, der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder neuangestellten Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B und der von einer solchen erfassten Eisenbahnen mitzuteilen. Sind die Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder die Sicherheitsbescheinigung – Teil B mit Bescheid entzogen worden, sind der Europäischen Eisenbahnagentur überdies die Gründe für den Entzug mitzuteilen.

(2) Die Behörde hat den Entzug einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B der ausländischen Behörde mitzuteilen, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung – Teil A ausgestellt hat.

§ 40a. (1) bis (2) ...

(3) Wird dem Bauherrn oder dem Beauftragten das Betreten von Liegenschaften, einschließlich der Gebäude und eingefriedeten Grundstücke, oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die Behörde über die Zulässigkeit der beabsichtigten Handlung.

Geltende Fassung

§ 44. Die **Bezirksverwaltungsbehörde** hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines

1. durch verbotswidriges Verhalten oder
2. entgegen einer zivilrechtlichen Einigung gemäß § 42 Abs. 3 oder § 43 Abs. 4

herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

§ 45. Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 43 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die **Bezirksverwaltungsbehörde** auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

(2) ...

(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 erlassen.

§ 50. (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, oder
2. Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Vorgeschlagene Fassung

§ 44. Die **Behörde** hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines

1. durch verbotswidriges Verhalten oder
2. entgegen einer zivilrechtlichen Einigung gemäß § 42 Abs. 3 oder § 43 Abs. 4

herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

§ 45. Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 43 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die **Behörde** auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen, **von Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, und von Bodenmarkierungen** verpflichtet.

(2) ...

(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.

§ 50. (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**

Geltende Fassung

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), 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 **oder** jeweils auf den Fall einer festgestellten Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit 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 **oder** einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

(4) ...

§ 54a. (1) ...

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

1. bis 3. ...

Vorgeschlagene Fassung

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 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“**

(4) ...

§ 54a. (1) ...

(2) 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:

1. bis 3. ...

Geltende Fassung

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

1. örtliche und regionale, vernetzte Nebenbahnen von der Anwendung des § 55a Abs. 4;
2. örtliche, vernetzte Nebenbahnen von der Anwendung der §§ 55b, 59, 60, 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.

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

(4) ...

Vorgeschlagene Fassung

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

1. örtliche und regionale, vernetzte Nebenbahnen von der Anwendung des § 55a Abs. 4;
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.

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

(4) ...

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

(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

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

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.

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

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

1. das ausschließlich eine regionale vernetzte Nebenbahn mit schwachem Verkehrsaufkommen betreibt, und

2. eine solche vernetzte Nebenbahn hauptsächlich zur Erbringung regionaler Personenverkehrsdienste von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt wird, wobei sie in begrenztem Umfang auch für die Erbringung von Güterverkehrsdiensten genutzt werden kann, und

3. es sich bei dem Personenverkehrsdienste erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht um das etablierte Eisenbahnverkehrsunternehmen der Republik Österreich handelt und

4. das Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste erbringen und

Geltende Fassung

§ 55. (1) ...

(2) bis (4)...

(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. Zu diesem Zwecke ist sie befugt, die Vorlage aller sachdienlichen Informationen von den überprüften Eisenbahnunternehmen, von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Eisenbahninfrastrukturbetriebes erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen. Insbesondere kann sie verlangen, dass alle oder ein Teil der im Anhang VIII der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorlegt wird, wie es entsprechend dem Zweck der Vorlage dieser Daten erforderlich und angemessen ist.

(6) bis (7)...

Vorgeschlagene Fassung

5. solange, bis ein weiterer Fahrwegkapazitätsberechtigter die Zuweisung von Fahrwegkapazität zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf dieser Eisenbahn begehrt.

§ 55. (1) ...

(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.

(2) bis (4)...

(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.

(6) bis (7)...

Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

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

(2) Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und die ihnen unmittelbar unterstellten

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Führungskräfte haben in diskriminierungsfreier Weise und unparteiisch zu handeln; die Unparteilichkeit darf durch keine Interessenskonflikte beeinträchtigt sein.

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

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

1. als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;

2. als Person, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen hat, und als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;

3. als Mitglied des Aufsichtsrates eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Aufsichtsrates eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;

4. als Mitglied des Aufsichtsrates eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, als auch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrolliert, und als Mitglied des Vorstandes dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

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

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

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung****Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen**

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

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

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

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

Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung

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

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

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

(4) Unter Instandhaltungsarbeiten sind Arbeiten zur Erhaltung des Zustandes der Kapazität der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und unter

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Erneuerungsarbeiten sind umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahninfrastruktur nicht verändert wird, zu verstehen.

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

Finanzielle Transparenz

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

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

(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.

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

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

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

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

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

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

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

(10) In vertikal integrierten Unternehmen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

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

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

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

Koordinierung

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

1. Bedarf der Fahrwegkapazitätsberechtigten hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Eisenbahninfrastrukturkapazität;
2. Inhalt und Umsetzung der nutzerorientierten Ziele und Anreize, die in Verträgen gemäß § 55b Abs. 1 vorgegeben werden;
3. Inhalt und Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;

Geltende Fassung**Zugangsberechtigte**

§ 57. (1) Zugangsberechtigte sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;

Vorgeschlagene Fassung

4. Fragen der Intermodalität und der Interoperabilität;

5. Fragen zur Nutzung und zu den Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

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

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

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

Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber

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

1. den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Europäischen Union, beinhaltend die Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie den Bau und die Umrüstung der Fahrwege,

2. die Förderung der zeitigen und effizienten Einführung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,

3. den Austausch bewährter Praktiken,

4. die Überwachung und den Vergleich der Leistung,

5. den Beitrag zu der Marktüberwachung gemäß Art. 15 der Richtlinie 2012/34/EU,

6. die Befassung mit grenzüberschreitenden Engpässen und

7. die Erörterung der Anwendung der Art. 37 und 40 der Richtlinie 2012/34/EU.

Zugangsberechtigte

§ 57. (1) Zugangsberechtigte sind:

Geltende Fassung

2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem **anderen** Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer **anderen** Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von **grenzüberschreitenden** Personenverkehrsdiensten;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem **anderen** Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer **anderen** Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr;
4. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in **anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;**
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in **anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.**

(2) Die in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 10 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Rechte und Pflichten der Regulierungsstelle im Zusammenhang mit der Ermittlung und Entscheidung darüber, ob der Hauptzweck eines **grenzüberschreitenden** Personenverkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten besteht, sind von der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen.

Bedienungsverbot bei **grenzüberschreitenden** Personenverkehrsdiensten

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

Vorgeschlagene Fassung

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

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

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.

Geltende Fassung

(2) ...

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) ...

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist, kann 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.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben entweder an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen

Vorgeschlagene Fassung

(2) ...

(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 gewährleistet würden, dass doch ein Zugangsrecht für die Erbringung dieses Verkehrsdienstes gewährt werden kann.

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

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) ...

(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.

(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

Geltende Fassung

bzw. eine andere geeignete Stelle, an die beiden Letztgenannten aber nur dann, wenn diese rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind und selbst keine Eisenbahnverkehrsdienste erbringen, mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, die sodann diese Aufgaben als Zuweisungsstelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen haben; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

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

Entgelterhebende Stelle**§ 62b. (1) ...**

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

Vorgeschlagene Fassung

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

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

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

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

Entgelterhebende Stelle**§ 62b. (1) ...**

(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 entgelterhebende Stelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise übertragen werden, ist eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzusehen. Das

Geltende Fassung

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

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

§ 65. (1) bis (4)

(5) Fahrwegkapazitätsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahninfrastrukturunternehmen haftet für Schäden, die sein Vertragspartner bei Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben verschuldet hat.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das 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.

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

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

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

§ 65. (1) bis (4)

(5) Fahrwegkapazitätsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im

Geltende Fassung

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

(6) bis (9) ...

§ 65a. (1) bis (3) ...

§ 65c. (1) bis (2) ...

(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;
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein

Vorgeschlagene Fassung

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.

(6) bis (9) ...

§ 65a. (1) bis (3) ...

(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.

§ 65c. (1) bis (2) ...

(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.

Geltende Fassung

höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.

(4) ...

§ 66. (1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, **um die normale Situation wiederherzustellen**. 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.

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

§ 67f. (1) Die Wegeentgelte für den Zugang zu den Eisenbahnkorridoren, die in der **Entscheidung 2009/561/EG zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. L 194 vom 25.07.2009, S. 60,** angegeben sind, sind zu differenzieren. Durch eine solche

Vorgeschlagene Fassung

(4) ...

§ 66. (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.

(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.**

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

§ 67f. (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

Geltende Fassung

Differenzierung dürfen die Erlöse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens insgesamt nicht verändert werden.

(2) bis (3) ...

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

1. bis 8. ...

9. Verträge oder Urkunden über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes für unwirksam zu erklären, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Vertrag abgeschlossen oder die Urkunde erstellt hat, entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle und entgegen § 62b Abs. 3 die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausgeübt hat, oder

10. ...

11. einer entgelterhebenden Stelle oder falls ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausübt, diesem, die Einhebung eines angemessenen Entgeltes für nicht genutzte Fahrwegkapazität gemäß § 67i aufzutragen.

Vorgeschlagene Fassung

Differenzierung dürfen die Erlöse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens insgesamt nicht **steigen**.

(2) bis (3) ...

§ 74. (1) 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**

1. bis 8. ...

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**

10. ...

11. einer entgelterhebenden Stelle oder falls ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausübt, diesem, die Einhebung eines angemessenen Entgeltes für nicht genutzte Fahrwegkapazität gemäß § 67i aufzutragen;

12. **festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55c über die Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55c aufzutragen;**

13. **festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55d über die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens**

Geltende Fassung

(2) bis (4) ...

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

(2) bis (3) ...

§ 79. (1) ...

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes der Schienen-Control GmbH begründete Weisungen in schriftlicher Form erteilen.

(3) bis (4) ...

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß Abs. 2 nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt. § 16 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL. Nr. 58/1906, wird dadurch nicht berührt.

§ 81. (1) bis (3) ...

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann die Schienen-Control GmbH von der Schienen-

Vorgeschlagene Fassung

eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55d aufzutragen;

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

15. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55f über die finanzielle Transparenz eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55f aufzutragen.

(2) bis (4) ...

§ 74a. (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.**

(2) bis (3) ...

§ 79. (1) ...

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes der Schienen-Control GmbH begründete Weisungen in schriftlicher Form erteilen. **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.**

(3) bis (4) ...

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß Abs. 2 nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt. § 16 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL. Nr. 58/1906, wird dadurch nicht berührt. **Dies gilt nicht, wenn der Geschäftsführer eine Weisung nicht befolgt, die gemäß Abs. 2 nicht befolgt werden darf.**

§ 81. (1) bis (3) ...

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann die Schienen-Control GmbH von der Schienen-

Geltende Fassung

Control Kommission ermächtigt werden, die in §§ 13 Abs. 4, 65 Abs. 5 und 8, 65b Abs. 1, 68a, 74a Abs. 1, 84b, 84c Abs. 1 bis 3 angeführten Aufgaben in ihrem Namen wahrzunehmen. Soll die Schienen-Control GmbH zur Wahrnehmung solcher Aufgaben über den Einzelfall hinaus ermächtigt werden, hat dies durch Verordnung der Schienen-Control Kommission zu erfolgen.

(5) ...

§ 84. (1) bis (4) ...

(5) Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß §§ 57, 57c, 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. Das Bundesverwaltungsgericht kann jedoch die aufschiebende Wirkung der Beschwerde mit Beschluss zuerkennen, wenn nach Abwägung aller berührten Interessen mit dem Vollzug des Bescheides oder mit der Ausübung der mit dem Bescheid eingeräumten Berechtigung für den Beschwerdeführer ein schwerer und nicht wieder gutzumachender Schaden verbunden wäre und der Beschwerdeführer die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde in der Beschwerde beantragt hat. Diesfalls hat die Schienen-Control Kommission dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die beantragte Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Schienen-Control Kommission, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.

(6) Neue Tatsachen oder Beweise können in einer Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission, der gemäß §§ 57, 57c, 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

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

Vorgeschlagene Fassung

Control Kommission ermächtigt werden, die 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 in ihrem Namen wahrzunehmen. Soll die Schienen-Control GmbH zur Wahrnehmung solcher Aufgaben über den Einzelfall hinaus ermächtigt werden, hat dies durch Verordnung der Schienen-Control Kommission zu erfolgen.

(5) ...

§ 84. (1) bis (4) ...

(5) 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. Das Bundesverwaltungsgericht kann jedoch die aufschiebende Wirkung der Beschwerde mit Beschluss zuerkennen, wenn nach Abwägung aller berührten Interessen mit dem Vollzug des Bescheides oder mit der Ausübung der mit dem Bescheid eingeräumten Berechtigung für den Beschwerdeführer ein schwerer und nicht wieder gutzumachender Schaden verbunden wäre und der Beschwerdeführer die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde in der Beschwerde beantragt hat. Diesfalls hat die Schienen-Control Kommission dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die beantragte Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Schienen-Control Kommission, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.

(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.

Geltende Fassung

(8) bis (9) ...

§ 84c. (1) bis (4) ...

(5) bis (6) ...

§ 92. (1) Benannte Stellen sind für die in diesem Hauptstück vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes 2012 heranzuziehende akkreditierte, gemäß Abs. 2 **mitgeteilte** Konformitätsbewertungsstellen oder
2. sonstige heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 28 Abs. 1 der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 17.06.2008 S 1, im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

(2) Der **Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft** hat jene akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen, die zur Durchführung von Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie zur Durchführung von EG-Prüfverfahren für Teilsysteme akkreditiert sind, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Bekanntgabe des Umfanges der Akkreditierung und der ihnen von der Europäischen Kommission zugeteilten Kennnummer **mitzuteilen**.

§ 129. Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis sind:

1. die Vollendung des **20.** Lebensjahres;
2. bis 5. ...

Vorgeschlagene Fassung

(8) bis (9) ...

§ 84c. (1) bis (4) ...

(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.

(5) bis (6) ...

§ 92. (1) Benannte Stellen sind für die in diesem Hauptstück vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes 2012 heranzuziehende akkreditierte, gemäß Abs. 2 **benannte** Konformitätsbewertungsstellen oder
2. sonstige heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 28 Abs. 1 der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 17.06.2008 S 1, im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

(2) Der **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** hat jene akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen, die zur Durchführung von Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie zur Durchführung von EG-Prüfverfahren für Teilsysteme akkreditiert sind, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Bekanntgabe des Umfanges der Akkreditierung und der ihnen von der Europäischen Kommission zugeteilten Kennnummer **zu benennen**.

§ 129. Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis sind:

1. die Vollendung des **19.** Lebensjahres;
2. bis 5. ...

Geltende Fassung

§ 135. (1) Über den Antrag auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis ist innerhalb eines Monats ab dessen Einlangen zu entscheiden. Dem Antrag ist stattzugeben, wenn die im § 129 angeführten Voraussetzungen vorliegen; diesfalls ist der Antrag durch die Ausstellung der Fahrerlaubnis in Form einer Urkunde mit einer Gültigkeitsdauer von **höchstens** zehn Jahren zu erledigen. Es darf nur ein einziges Original dieser Urkunde ausgestellt werden.

(2) ...

Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung

§ 142. Die Ausstellung einer Bescheinigung setzt voraus:

1. ...

2. Kenntnisse der jeweiligen Sprache, mit der auf jenen Eisenbahnen kommuniziert wird, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
3. schienenfahrzeugbezogene Fachkenntnisse für jene Triebfahrzeuge, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
4. schienenbahnbezogene Fachkenntnisse für jene Eisenbahnen, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen;
5. 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.

§ 145. (1) bis (2) ...

Vorgeschlagene Fassung

§ 135. (1) Über den Antrag auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis ist innerhalb eines Monats ab dessen Einlangen zu entscheiden. Dem Antrag ist stattzugeben, wenn die im § 129 angeführten Voraussetzungen vorliegen; diesfalls ist der Antrag durch die Ausstellung der Fahrerlaubnis in Form einer Urkunde mit einer Gültigkeitsdauer von zehn Jahren zu erledigen. Es darf nur ein einziges Original dieser Urkunde ausgestellt werden.

(2) ...

Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung

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

1. ...

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.

§ 145. (1) bis (2) ...

(3) Von dem Erfordernis, die deutsche Sprache dem Niveau B1 des vom Europarat festgelegten gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

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.

§ 152. (1) bis (2) ...

(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

§ 152. (1) bis (2) ...

Geltende Fassung

§ 163. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hierfür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer

1. eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt,
2. Eisenbahnverkehrsdienste ohne die hierfür erforderliche Konzession, Verkehrsgenehmigung, eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung, einer Verkehrskonzession oder einer Genehmigung gemäß § 17 erbringt,
3. entgegen § 19a Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör nicht regelmäßig wiederkehrend prüfen lässt oder der Behörde die auszustellende Prüfbescheinigung nicht vorlegt,
4. entgegen § 19b behördlich verfügten Maßnahmen zuwiderhandelt der den Betrieb bei behördlich verfügbarer Einstellung aus Sicherheitsgründen ohne behördliche Bewilligung wieder aufnimmt,
5. entgegen § 21 keinen Betriebsleiter oder nicht zumindest einen Stellvertreter für den Betriebsleiter bestellt,
6. entgegen § 29 eine dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn nicht auflässt;
7. entgegen § 29 Abs. 4 Bauten oder Anlagen nicht auflässt;
8. entgegen § 30 keine Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt oder deren Abberufung der Behörde nicht anzeigt,
9. eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hierfür erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung baut oder verändert,

Vorgeschlagene Fassung

Genehmigung des Betriebes einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung beizuschließenden Nachweise und Unterlagen festlegen.

§ 163. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hierfür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer

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,
3. eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt,
4. Eisenbahnverkehrsdienste ohne die hierfür erforderliche Konzession, Verkehrsgenehmigung, eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung, einer Verkehrskonzession oder einer Genehmigung gemäß § 17 erbringt,
5. entgegen § 19a Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör nicht regelmäßig wiederkehrend prüfen lässt oder der Behörde die auszustellende Prüfbescheinigung nicht vorlegt,
6. entgegen § 19b behördlich verfügten Maßnahmen zuwiderhandelt der den Betrieb bei behördlich verfügbarer Einstellung aus Sicherheitsgründen ohne behördliche Bewilligung wieder aufnimmt,
7. entgegen § 21 keinen Betriebsleiter oder nicht zumindest einen Stellvertreter für den Betriebsleiter bestellt,
8. entgegen § 29 eine dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn nicht auflässt;
9. entgegen § 29 Abs. 4 Bauten oder Anlagen nicht auflässt;
10. entgegen § 30 keine Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt oder deren Abberufung der Behörde nicht anzeigt,
11. eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hierfür erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung baut oder verändert,

Geltende Fassung

10. eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
11. ein Schienenfahrzeug ohne die hierfür erforderliche Bauartgenehmigung in Betrieb nimmt;
12. ein Schienenfahrzeug entgegen § 32c zu Beförderungen im allgemeinen Personen-, Gepäck- oder Reiseverkehr in Betrieb nimmt,
13. ein Schienenfahrzeug ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
14. ein Schienenfahrzeug auf solchen Eisenbahnen in Betrieb nimmt, die nicht von der Bauartgenehmigung erfasst sind,
15. entgegen § 37 ohne Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder ohne Sicherheitsbescheinigung – Teil B Zugang auf Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen ausübt;
16. der Meldepflicht gemäß § 37c Abs. 2 nicht nachkommt, oder
17. entgegen § 38 ohne Sicherheitsgenehmigung Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen betreibt oder zum Betrieb solcher Eisenbahnen Schienenfahrzeuge betreibt.

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

1. bis 4 ...

5. der Informationspflicht nach § 57c Abs. 5 nicht nachkommt,

6. bis 22 ...

23. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leistet,

Vorgeschlagene Fassung

12. eine Eisenbahnanlage oder eine nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
13. ein Schienenfahrzeug ohne die hierfür erforderliche Bauartgenehmigung in Betrieb nimmt;
14. ein Schienenfahrzeug entgegen § 32c zu Beförderungen im allgemeinen Personen-, Gepäck- oder Reiseverkehr in Betrieb nimmt,
15. ein Schienenfahrzeug ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt,
16. ein Schienenfahrzeug auf solchen Eisenbahnen in Betrieb nimmt, die nicht von der Bauartgenehmigung erfasst sind,
17. entgegen § 37 ohne Sicherheitsbescheinigung – Teil A oder ohne Sicherheitsbescheinigung – Teil B Zugang auf Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen ausübt;
18. der Meldepflicht gemäß § 37c Abs. 2 nicht nachkommt, oder
19. entgegen § 38 ohne Sicherheitsgenehmigung Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen betreibt oder zum Betrieb solcher Eisenbahnen Schienenfahrzeuge betreibt.

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

1. bis 4 ...

6. bis 22 ...

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

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

25. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leistet,

Geltende Fassung

24. gegen die im § 78d vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
25. entgegen § 79b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt,
26. einem Bescheid der Schienen-Control Kommission nach § 81 Abs. 2 nicht Folge leistet oder
27. entgegen §§ 82b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt, oder
28. gegen die im § 84a vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
29. entgegen § 84c Abs. 6 Auskünfte nicht erteilt oder notwendige sachdienliche Informationen nicht vorlegt.

(2) ...

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

1. Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012 S. 32, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 67 vom 12.03.2015 S. 32;
2. bis 3.
4. Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 51, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/82/EU, ABl. Nr. L 184 vom 25.06.2014 S. 11;
5. ...

§ 175. (1) ...

(2) § 57 Z 3 ist auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, nur in dem Ausmaß anzuwenden, in dem die Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Besteht keine

Vorgeschlagene Fassung

26. gegen die im § 78d vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
27. entgegen § 79b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt,
28. einem Bescheid der Schienen-Control Kommission nach § 81 Abs. 2 nicht Folge leistet oder
29. entgegen §§ 82b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt, oder
30. gegen die im § 84a vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
31. entgegen § 84c Abs. 6 Auskünfte nicht erteilt oder notwendige sachdienliche Informationen nicht vorlegt.

(2) ...

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

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;
2. bis 3...
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;
5. ...

§ 175. (1) ...

(2) § 57 Z 2 ist auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, nur in dem Ausmaß anzuwenden, in dem die Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Besteht keine

Geltende Fassung

Gegenseitigkeit, so ist Zugang zu Haupt- und vernetzten Nebenbahnen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur

1. für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr und
2. für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste im Güterverkehr

diskriminierungsfrei einzuräumen.

(3) und (8) bis (10) ...

(12) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für Schienenfahrzeuge eingebrachten Anträge um Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als Anträge um Erteilung der Bauartgenehmigung. Entgegen § 32a müssen solchen Anträgen keine Gutachten beigegeben sein.

(14) bis (16) ...

(17) Die §§ 39c und 39 Abs. 1 Z 1 und 3 sind vor der Erlassung gemeinsamer Sicherheitsziele und einschlägiger Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden nicht anzuwenden. Bis zum In-Kraft-Treten unionsrechtlicher Regelungen für das Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des 10. Hauptstückes des 3. Teiles haben Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und Eisenbahninfrastrukturunternehmen Qualitäts- oder Sicherheitsmanagementsysteme einzuführen, die einschlägigen europäischen Normen genügen (beispielsweise Serie ÖNORM-EN ISO 9000, ÖNORM-EN 13816), und sie zertifizieren zu lassen. Solche Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsysteme werden bis zum In-Kraft-Treten unionsrechtlicher Regelungen für das Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des 10. Hauptstückes des 3. Teiles einem zertifizierten Sicherheitsmanagementsystem nach diesen Bestimmungen gleichgehalten.

(18) bis (19) ...

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010

§ 176. (1) Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder mit Sitz in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die für die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf

Vorgeschlagene Fassung

Gegenseitigkeit, so ist Zugang zu Haupt- und vernetzten Nebenbahnen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur

1. für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr und
2. für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste im Güterverkehr

diskriminierungsfrei einzuräumen.

(3) und (8) bis (10) ...

(14) bis (16) ...

(18) bis (19) ...

Übergangsbestimmung zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010

Geltende Fassung

österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, im grenzüberschreitenden Verkehr, im Kabotageverkehr oder im Güterverkehr eingesetzt werden, bedürfen mit Ablauf des 31. Oktober 2011 einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung im Sinne der Richtlinie 2007/59/EG. Ist jedoch deren ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannt, dürfen sie bis zum Ablauf des 31. Oktober 2018 auf den im ersten Satz angeführten österreichischen Eisenbahnen, die in einem vor dem 31. Oktober 2011 ausgestellten Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, für Zwecke der im ersten Satz angeführten Verkehre solche Triebfahrzeuge selbständig führen und bedienen, die im Anerkennungsbescheid oder in einem vor dem 31. Oktober 2011 ausgestellten Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind.

(1a) Für Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens mit Sitz in Österreich, die für die selbständige Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im grenzüberschreitenden Verkehr, im Kabotageverkehr oder im Güterverkehr eingesetzt werden, und die aufgrund der Übergangsregelung im Abs. 1 über keine Fahrerlaubnis und keine Bescheinigung verfügen müssen, gelten die §§ 139 und 146 Abs. 4.

(2) Soweit nicht Abs. 1 anzuwenden ist, sind mit Ablauf des 31. Oktober 2013 für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung notwendig. Wer jedoch bis zum Ablauf des 31. Oktober 2013

1. die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, erworben hat, oder

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

2. über eine gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannte ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum verfügt,

darf bis zum Ablauf des 31. Oktober 2018 solche Triebfahrzeuge, die in dem Anerkennungsbescheid oder in einem vor dem 31. Oktober 2013 ausgestellten Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, auf denjenigen österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die in einem vor dem 31. Oktober 2013 ausgestellten Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, selbständig führen und bedienen.

(2a) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens, die Triebfahrzeuge auf im § 125 angeführten Eisenbahnen selbständig führen und bedienen, und die aufgrund der Übergangsregelung im Abs. 2 über keine Fahrerlaubnis und keine Bescheinigung verfügen müssen, schrittweise Überprüfungen zu unterziehen, die mit den im § 139 vorgesehenen Überprüfungen vergleichbar sind. Solche Bedienstete sind der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH von den Eisenbahnunternehmen, denen sie angehören, innerhalb einer angemessenen Zeit bekanntzugeben.

(2b) Für Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens, die Triebfahrzeuge auf im § 125 angeführten Eisenbahnen selbständig führen und bedienen, und die aufgrund der Übergangsregelung im Abs. 2 über keine Fahrerlaubnis und keine Bescheinigung verfügen müssen, hat das Eisenbahnunternehmen schrittweise die Durchführung von Überprüfungen einzuführen, die mit den im § 146 Abs. 4 vorgesehenen Überprüfungen vergleichbar sind.

(3) Wird ein Antrag auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis von Personen eingebracht,

1. die die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, erworben haben, oder

2. deren ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannt ist,

ist eine Ermittlung dahingehend, ob die im § 129 angeführten Voraussetzungen vorliegen, nicht notwendig. Abweichend von § 131 sind den durch solche Personen eingebrachten Anträgen auf Ausstellung einer Fahrbescheinigung lediglich eine Kopie der Befugnis (Z 1) oder eine Kopie des Anerkennungsbescheides (Z 2) beizugeben.

(4) Eisenbahnunternehmen können für ihre Bediensteten, die die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, erworben haben und die Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, ohne weitere Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, in einer auszustellenden Bescheinigung

1. jene österreichischen Eisenbahnen ausweisen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt sind und
2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(5) Eisenbahnunternehmen können für ihre Bediensteten, deren ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß der

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannt ist und die Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, ohne weitere Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, in einer auszustellenden Bescheinigung

1. jene österreichischen Eisenbahnen ausweisen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die in einem Ergänzungszeugnis angeführt sind und

2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Bescheid, mit dem die vorangeführte ausländische Fahrberechtigung anerkannt wurde, oder die in einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(6) Für Bedienstete von Eisenbahnunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder mit Sitz in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die über ein Prüfzeugnis oder Ergänzungszeugnis gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, verfügen, gelten die schienenbahnbezogenen Kenntnisse für die in diesen Zeugnissen ausgewiesenen österreichischen Eisenbahnen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, als gegeben.

(7) Gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, bestellte Prüfungskommissäre, die zur Prüfung der fachlichen Kenntnisse von Triebfahrzeugführern für eine Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen bestellt sind, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, gelten im Umfang und bis zum Ablauf ihrer Bestellung als gemäß § 148 bestellte sachverständige Prüfer. 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.

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013

§ 176a. (1) Die gemäß § 82 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2012 bestellten Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission gelten bis zum Ablauf ihrer Bestellung als gemäß § 82 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013 bestellte

Vorgeschlagene Fassung

§ 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

Geltende Fassung

Mitglieder und Ersatzmitglieder der neu eingerichteten Schienen-Control Kommission.

(2) 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.

§ 177. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist

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

betraut.

Vorgeschlagene Fassung

§ 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.

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.

§ 177. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist

1. hinsichtlich des § 70a Abs. 6 der Bundesminister für Finanzen,
2. hinsichtlich des § 82 Abs. 1 vierter Satz die Bundesregierung,
3. hinsichtlich der §§ 40b, 48 Abs. 4, 76 Abs. 3, 80 Abs. 2 und 85 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, und
4. hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betraut.

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung****Artikel 2****Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes****§ 5. (1) bis (4) ...**

(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für **Wirtschaft und Arbeit** anzuhören. Der Bundesminister für **Wirtschaft und Arbeit** ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, **Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof** zu erheben.

(6) bis (8) ...**§ 5a. (1) bis (7) ...**

(8) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für **Wirtschaft und Arbeit** anzuhören. Der Bundesminister für **Wirtschaft und Arbeit** ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, **Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof** zu erheben.

(9) bis (11) ...

§ 6. (1) Der Landeshauptmann hat in einem Enteignungsbescheid (§§ 2 und 3 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954) für den Bau einer Hochleistungsstrecke zugleich mit Gegenstand und Umfang der Enteignung die Höhe der Entschädigung unter Setzung einer angemessenen Leistungsfrist festzusetzen. Die Höhe der Entschädigung ist auf Grund einer Sachverständigenschätzung nach den Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu ermitteln. Im Falle eines Übereinkommens über die Höhe der Entschädigung tritt im Enteignungsbescheid an die Stelle der Entscheidung über die Entschädigung die Beurkundung des Übereinkommens. Die Leistungsfrist beginnt mit der Rechtskraft des Enteignungsbescheides.

§ 5. (1) bis (4) ...

(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.

(6) bis (8) ...**§ 5a. (1) bis (7) ...**

(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 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.

9) bis (11) ...

Geltende Fassung

(2) Eine Berufung bezüglich der Höhe der nach Abs. 1 festgesetzten Entschädigung ist unzulässig, doch steht es jedem der beiden Teile frei, binnen drei Monaten nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung bei jenem Landesgericht zu begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Auf das Recht zur Anrufung des Gerichtes sind die Parteien hinzuweisen. Mit der Anrufung des Gerichtes tritt die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antraggegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt die im Enteignungsbescheid festgesetzte Entschädigung als vereinbart.

(3) Der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheides kann jedoch nicht gehindert werden, sobald der vom Landeshauptmann ermittelte Entschädigungsbetrag, soweit ihn das Eisenbahnunternehmen noch nicht geleistet hat, gerichtlich erlegt ist.

(4) Für die Rückübereignung sind die Regelungen nach § 20a des Bundesstraßengesetzes 1971 sinngemäß anzuwenden, wenn der für eine Hochleistungsstrecke enteignete Gegenstand ganz oder zum Teil nicht für den Enteignungszweck verwendet wird.

§ 16. (1) bis (6) ...

Vorgeschlagene Fassung

§ 16. (1) bis (6) ...

(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**

§ 3. (1) Der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH obliegt insbesondere:

1. bis 8 ...

§ 3. (1) Der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH obliegt insbesondere:

1. bis 8 ...

Geltende Fassung

9. nach Einholung der Zustimmung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gemäß § 48 des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 825/1992, in der jeweils geltenden Fassung und § 3 des Privatbahngesetzes 2004, BGBl. I Nr. 39, in der jeweils geltenden Fassung im Zusammenhang mit § 7 des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999, BGBl. I Nr. 204, in der jeweils geltenden Fassung und deren Abwicklung.

Vorgeschlagene Fassung

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