

**An das  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)**

Abteilung IV/E1  
Zu Händen Herrn Mag. Michael Luczensky  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

**ÖBB-Holding AG**

Am Hauptbahnhof 2  
1100 Wien

Dr. Katharina Schelberger  
Leiterin Konzernrecht  
und Vorstandssekretariat  
E-Mail: [katharina.schelberger@oebb.at](mailto:katharina.schelberger@oebb.at)

übermittelt per e-mail an: [e1@bmk.gv.at](mailto:e1@bmk.gv.at)

in Kopie an: [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Wien, am 1.10.2020

**Stellungnahme des ÖBB-Konzerns zum Ministerialentwurf für eine Novelle des EisbG  
und des UUG (Geschäftszahl: 2020-0.550.379; 51/ME XXVII. GP)**

Sehr geehrter Herr Mag. Luczensky,

Wir nehmen Bezug auf Ihr Rundschreiben vom 3.9.2020, mit dem Sie uns um Stellungnahme zum Ministerialentwurf für eine Novelle des Eisenbahngesetzes und des Unfall-Untersuchungsgesetzes gebeten haben.

Unsere nachfolgenden Anmerkungen und Änderungsvorschläge gliedern sich in drei Teile, und zwar in (i) einen Stellungnahmeteil zu den im Ministerialentwurf enthaltenen Änderungen des EisbG, (ii) einen weiteren Teil zu unseren Änderungsvorschlägen zum 6. und zum 7. Teil des EisbG (siehe ab Seite 33ff), und (iii) einen abschließenden Teil zu den im Ministerialentwurf enthaltenen Änderungen des UUG (siehe ab Seite 46f).

Dazu im Einzelnen:

**1. Stellungnahme zum EisbG-Entwurf**

**Allgemeine Anmerkungen:**

- Wir regen eine Harmonisierung der im Gesetzesentwurf verwendeten Begriffe an. So wird etwa abwechselnd von „Fahrzeugen“ und „Schienenfahrzeugen“, aber auch von „Typgenehmigungen“ und „Typengenehmigungen“ gesprochen. Eine Orientierung an den Begriffen der deutschen Fassungen der unionsrechtlichen Vorgaben wäre hier zweckmäßig. Die Begriffe „Eisenbahnunternehmen“ und „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ sollten davon freilich ausgenommen bleiben, zumal ersterer im Unionsrecht bekanntermaßen die Bedeutung des Eisenbahnverkehrsunternehmens innehat, wohingegen er in der österreichischen Terminologie den Überbegriff über die Verkehrsunternehmen und die Infrastrukturbetreiber – bzw. wiederum nach Terminologie des EisbG: Eisenbahninfrastrukturunternehmen – bildet.
- Aus dem vorliegenden Entwurf geht nicht eindeutig hervor, welche Anforderungen des Bundesgesetzes für welche Bereiche des österreichischen Eisenbahnsystems gelten:
  - nur für Haupt- und vernetzte Nebenbahnen
  - Eisenbahnen ausgenommen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen
  - alle Eisenbahnen Österreichs

Eine klare Zuordnung ist nicht immer möglich und könnte ohne weitere Präzisierung in der Praxis zu vermeidbaren Diskussionen unter den Akteuren führen.

- Durch die verbindlichen unionsrechtlichen Vorgaben besteht die Anforderung an das österreichische Eisenbahnsystem, eine zusätzliche Teilung vorzunehmen: Bereiche, in denen die unionsrechtlichen Vorgaben anzuwenden sind und Bereiche, in denen die unionsrechtlichen Vorgaben nicht berücksichtigt werden müssen. Erschwerend können für den Bereich der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen noch zusätzliche nationale Anforderungen hinzukommen, um in Österreich die grundlegenden Anforderungen des Anhangs III der Interoperabilitätsrichtlinie zu erfüllen. Eine Überregulierung gilt es jedenfalls zu vermeiden.

### **Zu § 9b Abs. 2 und 3 (Stand der Technik):**

Die Einfügung des neuen Absatz 2 wird begrüßt.

Der ebenfalls neue Absatz 3 kann allerdings wiederum als Einschränkung auf bestimmte Rechtsvorschriften und technische Normen gelesen werden, was dem Begriff der anerkannten Regeln nicht gerecht würde. Es wird daher folgende Textierung (inklusive einer erforderlichen redaktionellen Anpassung) empfohlen:

*(3) Unter den im Abs.2 genannten anerkannten Regeln der Technik sind **jedemfalls auch** die geltenden einschlägigen TSI, die in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen oder, sofern keine einschlägigen TSI vorhanden **sind** oder keine in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen zur Anwendung kommen, **sind**, die einschlägigen nationalen Vorschriften und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.*

### **Zu § 10b Abs. 1 (Akteure):**

In Abs. 1 leg cit wird Bezug genommen auf Eisenbahnunternehmen und „andere natürliche oder juristische“ Personen, die die Sicherheit des Betriebes [...] „potentiell beeinflussen“ können.

In Abs. 2 wird zwar in der Folge eine Aufzählung vorgenommen, welche jedoch aufgrund des verwendeten Begriffes „insbesondere“ (der darüber hinaus auch andere Akteure zulässt) zu weit gefasst erscheint. So wären etwa auch Bahnbenutzer als „Akteure“ iS dieser Bestimmung zu verstehen, Dieses Verständnis wäre wohl zu weit gefasst. Wir empfehlen daher die Streichung des Begriffes „insbesondere“ sowie die Aufnahme eines Verweises auf „gleichartige Akteure“ um die Risiken einer abschließenden Aufzählung abzufedern.

Weiters ist unklar, was unter „potentiell beeinflussen“ zu verstehen ist. Diese Formulierung ist sehr allgemein gehalten und erschwert daher eine klare Nachvollziehbarkeit, auf welches konkrete Verhalten hier abgestellt werden soll.

### **Zu § 10b Abs. 2 (Akteure):**

Zu nachfolgenden Begriffsbestimmungen haben wir folgende inhaltliche Anmerkungen:

Ad Z 2: Instandhaltungsbetriebe müssen gemäß den Bestimmungen der DVO 2019/779 zertifiziert sein. Wir schlagen daher vor, den Begriff „**zertifizierte Instandhaltungsbetriebe**“ zu verwenden.

Ad Z 4: Beim Begriff Dienstleister wäre eine beispielhafte Aufzählung, wer Dienstleister sein kann, zu begrüßen („**z.B. ...**“).

Ad Z 8: In der Begriffsbeschreibung des Verladers wird lediglich auf die Verladung von verpackten Gütern Bezug genommen. Es fehlt die Verladung unverpackter Güter. Wir schlagen daher vor, das Wort „verpackte“ ersatzlos zu streichen.

Ad Z 9.c: In der Begriffsbeschreibung des Entladers wird der „Batteriewagen“ genannt. Offen bleibt hingegen, ob es sich dabei um Fahrzeuge zur Aufnahme von Akkumulatoren oder um militärische Fahrzeuge (zur Aufnahme von Artilleriegeschützen) handeln soll. Wir schlagen eine diesbezügliche Ergänzung der Begriffsbestimmung vor, um Unklarheiten zu vermeiden.

Ad Z 10 und 11: Auch hier wird der Begriff „Batteriewagen“ verwendet. Da diese gemäß der Begriffsdefinition der Befüllung bzw. Entleerung unterliegen, gehen wir davon aus, dass es um Batteriewagen zur angedachten Beladung mit Flüssigkeiten handelt.

Zu nachfolgenden Begriffsbestimmungen haben wir lediglich redaktionelle Anmerkungen:

Ad Z 5: „... nach Maßgabe eines Beförderungsvertrages durchführen;“

Ad Z 6: „...für sich selbst oder einen Dritten versenden;“

**Vorschlag eines neuen § 10c zu Grenzstrecken:**

Wie bereits in der Arbeitsgruppe Eisenbahngesetz dargelegt, plädieren wir für die Aufnahme einer Gesetzesbestimmung zu Grenzstrecken. Vorbilder dieser Regelung sind § 3a der deutschen Eisenbahnordnung (EBO) und die schweizerische Eisenbahnverordnung (EBV).

**„Grenzstrecken**

§ 10c. (1) *Grenzstrecken sind Eisenbahnstrecken, welche eine Staatsgrenze überqueren und den Anschluss des Eisenbahnnetzes eines inländischen Eisenbahninfrastrukturunternehmens an das Eisenbahnnetz eines Nachbarstaates bzw. an ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Nachbarstaat herstellen.*

(2) *Die Festlegung der konkreten Grenzstrecke und der dazugehörigen Ausgangs-, Zwischen- und Endbahnhöfe die den Eisenbahn-Grenzübergang bilden, obliegt den beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche die Infrastruktur der Grenzstrecke betreiben. Dies ist in einem schriftlichen Infrastrukturverknüpfungsvertrag festzulegen.*

(3) *Auf Grenzstrecken dürfen – mit Ausnahme der Bestimmungen über Eisenbahnkreuzungen – alternativ auch die entsprechenden Vorschriften des Nachbarstaates angewendet werden, d.h. insbesondere im Nachbarland zugelassene Anlagen (z.B. Signale, stationäre Teile von Zugssicherungssystemen) errichtet und einzelne Betriebsverfahren (z.B. Bremsberechnung, Zugbildvorschriften, Abfertigung von Zügen) angewendet werden. Die konkrete Festlegung samt ergänzenden Bestimmungen ist von den die Grenzstrecke betreibenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegen.*

(4) *Zulassungen von (Trieb-)Fahrzeugen für das Nachbarland gelten grundsätzlich auch für die Grenzstrecke. Besonderheiten aufgrund technischer Notwendigkeiten sind vom jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegen.*

(5) *Die Ausbildungen/Prüfungen des Eisenbahnpersonals für das Nachbarland werden für die Grenzstrecken anerkannt, erforderliche Zusatzausbildungen für die Grenzstrecke sind von jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegen.*

(6) *Die für Eisenbahnverkehrsunternehmen verbindlichen Teile der Infrastrukturverknüpfungsverträge sind analog § 59 Abs 3 zu veröffentlichen.*

(7) *Zur Gewährleistung eines sicheren und effizienten Eisenbahnbetriebs auf Grenzstrecken kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen neben Deutsch die Betriebssprache des angrenzenden ausländischen*

*Eisenbahninfrastrukturunternehmens als zweite Betriebssprache zulassen. In einem derartigen Fall müssen sich die Fahrdienstleiter der Grenzstrecke in Deutsch und in der zweiten zugelassenen Betriebssprache mindestens auf dem Niveau B 1 des gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen mündlich und schriftlich verständigen können.“*

### **Zu § 12 – Behördenzuständigkeit**

Die vorgeschlagene Neuregelung würde für den ÖBB-Konzern zu einem äußerst unbefriedigenden Zustand führen.

Zwar ist eine Konzentration der Zuständigkeiten für Anschlussbahnen, nicht öffentliche Materialbahnen und insbesondere Straßen- und U-Bahnsysteme bei den Landeshauptleuten objektiv sinnvoll und begrüßenswert.

Dass die Zuständigkeit für Teile des interoperablen Streckennetzes aber nicht – wie von den ÖBB bereits mehrmals begründet angeregt – nicht beim BMK konzentriert wird, führt mit der beabsichtigten Novelle zu einem praktisch unvollziehbaren Aufblühen der Verfahrenskomplexität auf Nebenbahnen.

Während das BMK ohne weiteres mit der Baugenehmigung gem § 31 den Ausspruch über das Erfordernis einer Inbetriebnahmegenehmigung gem § 107 und dieselbe nach Abschluss der Bauarbeiten mit der Betriebsbewilligung gem § 34 verbinden kann und als nationale Eisenbahnsicherheitsbehörde auch die erforderliche Einbindung der ERA gem § 107 ohne Weiteres selbst erledigen kann, ist für Nebenbahnen künftig eine ganze Palette an Bescheiden notwendig:

- Die Baugenehmigungen und die (allenfalls verbundene) Betriebsbewilligung erlassen die jeweils örtlich zuständigen **Landeshauptleute**.
- Die Entscheidungen gem § 107 und § 105 zur Inbetriebnahmegenehmigung muss das Eisenbahnunternehmen – unionsrechtskonform – beim **BMK** einholen.
- Dieses hat auch die **ERA** anzuhören.
- Außerdem ist für sicherungstechnische Vorhabensteile überdies vom EisbU eine Genehmigung der **ERA** selbst einzuholen.

Damit werden auf einer Nebenbahn für *ein* Bauvorhaben *bis zu fünf Bescheide* von *drei verschiedenen* nationalen und europäischen Behörden notwendig. Das kann schwerlich als Verwaltungsvereinfachung und Reduktion unnötiger Bürokratie dargestellt werden.

Der ÖBB-Konzern erneuert seinen dringenden Vorschlag, interoperable vernetzte Nebenbahnstrecken – allenfalls soweit es sich nicht um Privatbahnen handelt – in die Zuständigkeit des BMK als die nationale Eisenbahnsicherheitsbehörde zu überführen.

Zudem ist die im Ministerialentwurf vorgeschlagene Zuständigkeitsverteilung auch innerhalb des Entwurfes inkonsistent und widersprüchlich: § 219 ordnet unionsrechtskonform die Zuständigkeit des *BMK als nationale Sicherheitsbehörde für vernetzte Nebenbahnen* an. Konsequenterweise müssen diese Bahnen also grundsätzlich in die Zuständigkeit des BMK überführt werden. Eine *Ausnahme für Baugenehmigungen auf Privatbahnen, für die die Landeshauptleute zuständig gemacht werden könnten*, würde die Situation der ÖBB erheblich verbessern und wäre daher ein für den ÖBB-Konzern akzeptabler Kompromiss.

Zu § 12 Abs 2 Z 11 idF des Entwurfes ist weiters fraglich, welche andere Entscheidung im Bereich des Eisenbahnbaurechtes noch in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen könnte, als die Inbetriebnahmegenehmigung gem § 105 eines EG-prüfpflichtigen Vorhabens. Dies wäre in den Erläuterungen kurz klarzustellen, damit in der Praxis der Baugenehmigungsverfahren Unklarheiten vermieden werden.

### **Zu § 13a Abs. 2 (Jahresbericht):**

Diese Bestimmung ist ein Beispiel für die bereits eingangs erwähnte Vermischung von unionsrechtlicher und nationalgesetzlicher Terminologie: Während in der neu eingefügten Z 5 die im EisbG auch sonst verwendeten Begriffe „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ und „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ verwendet werden, kommen in der nunmehrigen Z 3 (ehemals Z 4; die Ziffern 3 und 4 wurden vertauscht, ein Grund dafür ist nicht ersichtlich) die in der deutschen Fassungen der EU-Rechtsquellen verwendeten Begriffe „Infrastrukturbetreiber“ und „Eisenbahnunternehmen“ zur Anwendung. Diese Begriffe sollten daher im Sinne der Rechtssicherheit an die gängige Terminologie „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ und „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ angepasst werden. Weiters empfehlen wir die Ziffernabfolge wie bisher beizubehalten.

*3. Entwicklungen bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;*

*4. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von **Infrastrukturbetreibern Eisenbahninfrastrukturunternehmen** und **Eisenbahnunternehmen Eisenbahnverkehrsunternehmen**, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits; und*

### **Zu § 15j (Mitteilungspflichten):**

In den Absätzen 4 bis 6 herrscht Unklarheit, welche Behörde gemeint ist. Abs. 4 beispielsweise führt an, dass die Behörden, die rechtskräftige Straferkenntnisse [...] erlassen, dies der Behörde zu melden haben. Ist hier als Adressat dieser Meldung das BMK gemeint? Die gleiche Frage gilt für die Absätze 5 und 6. Wir ersuchen hier um eine Klarstellung im Gesetzestext.

### **Zu §19a Abs 1:**

Es wird weiterhin angeregt, auch *natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind*, als Prüfer zuzulassen.

Für deren Nichtzulassung – im Gegensatz zu § 31a und § 34b – ist keine sachliche Rechtfertigung zu erkennen.

### **Zu § 21a Abs 5 (Entfall des Erfordernisses allgemeiner Anordnungen), § 21 Abs 6 (Betriebsleiter) und § 21a Abs 3 (Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete)**

Was die Bestellung eines Betriebsleiters und die Erlassung von allgemeinen Anordnungen („Dienstvorschriften“) betrifft, möchten wir an den Ministerialentwurf vom 1.5.2019<sup>1</sup> erinnern, der zu beiden Vorschriften den Entfall der Genehmigungspflicht durch die Behörde vorgesehen hat, wenn das betreffende Eisenbahnunternehmen über ein eingerichtetes und zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt. Wir halten diese Regelung weiterhin für dringend erforderlich, um im Lichte der zunehmenden Regulierung durch Unionsrecht entsprechende Verwaltungsvereinfachungen auf nationaler Ebene für die Behörden, deren Fokus in Zukunft ja stärker im Bereich der Aufsicht liegen wird, wohingegen die Befassung mit genehmigungspflichtigen Vorgängen zurückgedrängt werden soll, aber auch für den gesamten Eisenbahnsektor zu ermöglichen.

Derzeit entwickeln sich die Rahmenbedingungen einer sicheren, modernen und effizienten Betriebsführung sehr rasch. Mehrere Jahrzehnte alte Dienstvorschriften sind hier suboptimal und meist leider behindernd. Um hier die erforderlichen Prozesse für ihre Umgestaltung und zur optimalen Nutzung der Infrastruktur auch seitens der Betriebsführung zu unterstützen, ist der

<sup>1</sup> Siehe [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME\\_00145/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME_00145/index.shtml)

Entfall der Genehmigungspflicht unter den oben genannten Bedingungen (zertifiziertes SMS) unabdingbar.

Andernfalls ist damit zu rechnen, dass es aus Gründen, welche rein formal in der Genehmigungspflicht liegen (z.B. ETCS, klare EVU Zuständigkeiten, ...), zu massiven Verzögerungen in der Umsetzung bestimmter Projekte bzw. in der Nutzung der vorhandenen Infrastruktur kommen wird. Dies ist eine Situation, welche für das „System Bahn“ im Sinne der einzuhaltenden Klima- und Umweltschutzziele nicht vertretbar erscheint.

Im Zuge der Digitalisierungsprojekte (Digitaler Bahnbetrieb) der ÖBB-Infrastruktur AG werden entsprechende Anpassungen im Eisenbahngesetz sowie allen darauf fußenden Verordnungen (z.B. EisBBV) benötigt. Weiters ist dazu eine gezielte Zusammenarbeit sowie beratende Tätigkeit der prüfenden bzw. freigebenden Behörde erforderlich. Insbesondere müssen in diesem Zusammenhang auch mehrere Anpassungen im Bereich der Betriebsvorschrift 30.01 durchgeführt werden. In Bezug auf die Änderungen sind auch Präzisierungen in den Zusatzbestimmungen nötig.

Der neue § 21a Abs 5 bringt hier keine wesentlichen Erleichterungen für Genehmigungsverfahren (keine allgemeinen Anordnungen erforderlich, wenn Verhalten der Bediensteten „*durch unmittelbar anwendbare unionsrechtliche Regelungen geregelt ist*“), da derzeit in den unionsrechtlichen Regelungen (z.B. TSI-OPE, .... ) im Regelfall keine allgemeinen Verhaltensanordnungen *an Eisenbahnbedienstete*, wie diese im Absatz (1) zitiert werden, aufgenommen sind und daher wiederum ein Genehmigungsverfahren gemäß Abs 3 unausweichlich ist. In den „*unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Regelungen*“ sind *de facto* Aufgaben für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen beschrieben bzw. beauftragt.

Es werden daher *zwei alternative Vorschläge* für die Neutextierung des § 21a Abs 3 vorgelegt:

*(3) Die im Abs. 1 angeführten Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, wenn das Eisenbahnunternehmen nicht über ein eingerichtetes und zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt. Diesfalls ist die Genehmigung der Behörde zu erteilen, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.*

oder

*(3) Die im Abs. 1 angeführten Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen. Die Vorlage zur Genehmigung bei der Behörde entfällt, wenn das Eisenbahnunternehmen über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt.*

### **Zu § 21b Abs 3 (Selbständiges Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges)**

Die im Ministerialentwurf vorgesehene Bestimmung ist weiterhin zu weitreichend, da jeglicher Unfall, bei dem Dritte auch nur geringste Verletzungen erleiden, zu einer 72-stündigen Freistellung führen würde. Sie ist auch unpraktikabel, da ein psychologisches Gutachten nur in den seltensten Fällen innerhalb von 72 Stunden nach dem Unfallzeitpunkt vorliegen wird. Sie ist zudem auch problematisch, weil MitarbeiterInnen in vielen Fällen unmittelbar nach Unfällen Erste Hilfe leisten bzw. Hilfeleistungen organisieren müssen und betriebliche Maßnahmen zu setzen haben (zB muss der Fahrdienstleiter die Strecke sperren, damit nicht weitere Züge in die Unfallstelle einfahren). Dies auch dann und gerade dann, wenn sie Zeugen eines Unfalls waren. Würde man diese MitarbeiterInnen unmittelbar nach dem Unfall – wie es die Novelle vorsieht – freistellen, dann könnten diese dienstlichen Handlungen nicht gesetzt werden, weil sie eben dienstlich sind. Eine Freistellung nach Unfällen kann daher nicht unmittelbar nach dem

Unfall, sondern erst dann, wenn eine Ablöse nach den Umständen des konkreten Einzelfalles tatsächlich möglich und erforderlich ist, erfolgen.

Die Bestimmung sollte daher dahingehend abgeändert werden, dass sie nur relevante, dh besondere schwere Unfallhergänge, bei denen die Gefahr einer Traumatisierung der involvierten MitarbeiterInnen besteht, erfasst. Weiters sollte vom Erfordernis eines psychologischen Gutachtens zugunsten einer zeitnahen und weiterführenden psychologischen Betreuung durch entsprechend geschulte Kräfte abgegangen werden. Beim Zeitpunkt der Freistellung ist auf die Umstände des konkreten Einzelfalles Bedacht zu nehmen. Daher würden wir folgenden Formulierungsvorschlag befürworten:

§21b ...

*(3) Triebfahrzeugführern und anderen Betriebsbediensteten, die unmittelbar Beteiligte eines Unfalls mit getöteten oder lebensgefährlich verletzten Personen werden, welcher sich in direkten Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit ereignet, sind durch hierfür geschulte interne oder externe Kräfte unmittelbar eine psychologische Betreuung anzubieten. Sollten diese hierfür geschulten Kräfte einen psychischen Schock aufgrund des Vorfalles bei dem Beteiligten feststellen, ist der Beteiligte nach Möglichkeit von seinen unmittelbaren Aufgaben zumindest für den restlichen Arbeitstag zu entbinden und eine weiterführende notfallpsychologische Betreuung anzubieten. Der AG hat den betroffenen AN eine Dienstfreistellung bis zu 72h zu ermöglichen, wenn die psychologisch geschulten Kräfte dies nach ihrer Einschätzung für notwendig erachten.*

### **§ 21c Abs 1 Z 1 (Erweiterung der Verordnungsermächtigung auf sämtliche Eisenbahnen)**

Wir stehen dieser Änderung ablehnend gegenüber, insb. weil im Zuge der Einführung von § 21c Abs 1 Z 1 durch BGBl. I Nr. 25/2010 diese Bestimmung damit gerechtfertigt wurde, dass „auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (...) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich oder in einem anderen Mitgliedstaat der europäischen Union nach Maßgabe des § 57 EisbG Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen [können]“ und „es (...) daher geboten [ist], besondere Ordnungsregelungen für gleichförmige Ausbildungsstandards für Bedienstete von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die für die Sicherheit relevante Tätigkeiten ausüben, zu erlassen und diesbezüglich eine spezielle Verordnungsermächtigung (...) vorzusehen.“<sup>2</sup>

Die diesbezügliche Ausgangslage hat sich seitdem nicht verändert, dh die in § 57 EisbG angeführten Zugangsberechtigten haben Zugang zur österreichischen Schieneninfrastruktur weiterhin nach Maßgabe des § 56 EisbG, d.h. konkret zu den Haupt- und vernetzten Nebenbahnen iSd § 4 iVm § 1a EisbG, nicht aber für andere Bahnen wie etwa nicht-vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentliche Bahnen (Anschlussbahnen und Materialbahnen). Es erscheint daher sachgerechter, die geltende Bestimmung unverändert zu lassen.

### **§ 30 (idgF) Eisenbahnaufsichtsorgane**

Wir verweisen hier ebenfalls auf die Konzernsternungnahme vom 29.5.2020 und sprechen uns dafür aus, § 30 in eine „Kann“-Bestimmung umzuformulieren.

Rechtsvergleichend darf in diesem Punkt zunächst darauf hingewiesen werden, dass der Gesetzgeber bei anderen Beförderungsarten (zB. Bus, Seilbahn, zivile Luftfahrt) keinerlei

<sup>2</sup> Siehe Erläuterungen zur entsprechenden Regierungsvorlage, online abrufbar unter [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I\\_00576/fname\\_174347.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I_00576/fname_174347.pdf)

Verpflichtung des Beförderungsunternehmens zur „Bestimmung“ von Aufsichtsorganen vorgesehen hat. Aus diesem Grund knüpfen daher auch die Anordnungsbefugnisse des Personals gegenüber Fahr- bzw Fluggästen in den Bereichen Bus, Seilbahn und Luftfahrt nach den einschlägigen Vorschriften (vgl § 106 SeilbahnG, § 44 KfIG iVm den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr [BGBl. II Nr. 47/2001 idgF], Luftfahrtgesetz) auch nicht an die Ineidnahme bestimmter MitarbeiterInnen des Beförderungsunternehmens an.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass die Eisenbahnaufsichtsorgane des ÖBB-Konzerns von den in § 30 Abs 3 statuierten Festnahmebefugnissen im Sinne der Eskalationsvermeidung de facto keinen Gebrauch machen.

Es sollte daher die **Umwandlung von § 30 in eine „Kann“-Bestimmung geprüft werden**, zumal ein engmaschiges Netz an (sonstigen) eisenbahnrechtlichen Sicherheitsbestimmungen besteht. Diesfalls sollten die (nach den bestehenden eisenbahnrechtlichen Bestimmungen – vgl insb. § 47b EisbG und EisbSV 2012) nur für Eisenbahnaufsichtsorgane geltenden Anordnungsbefugnisse gegenüber Fahrgästen oder Dritten **in Zukunft auch sonstigen Eisenbahnbediensteten und auch Gewerbetreibenden, die zur Ausübung des Bewachungsgewerbes iS des § 94 Z 62 GewO 1994 idgF befugt sind**, im Ausmaß ihres vom Eisenbahnunternehmen zugewiesenen Zuständigkeitsbereichs zukommen. Hier wäre auch die ausdrückliche eisenbahnrechtliche Einräumung folgender Rechte für Eisenbahnbedienstete, Security-Dienstleister (und selbstverständlich auch für die dann fakultativen Eisenbahnaufsichtsorgane) gegenüber Bahnbenützenden in den in § 30 Abs 3 genannten Fällen (dh bei Zuwiderhandlungen gegen § 43 Abs. 1, § 46, § 47 Abs. 1, § 47a, 47b bzw gegen Vorschriften der EisbSV) wünschenswert:

- Anhalterecht
- Recht zur Identitätsfeststellung
- Ab- bzw Ermahnungsrecht

Wir schlagen daher folgende Formulierungsänderungen (**Umwandlung in eine Kann-Bestimmung & Präzisierung der Befugnisse im EisbG und in der EisbSV**) vor:

#### 1. Änderung Eisenbahngesetz

§ 30. (1) ~~Eisenbahnunternehmen haben Eisenbahnbedienstete~~ *Zur Überwachung des Verhaltens von Personen gegenüber Eisenbahnanlagen einer öffentlichen Eisenbahn, in auf öffentlichen Eisenbahnen betriebenen Schienenfahrzeugen und im Verkehr auf einer öffentlichen Eisenbahn können Eisenbahnunternehmen nach ihrer Wahl zu bestimmten Eisenbahnaufsichtsorgane bestellen oder sonstige Eisenbahnbedienstete oder Gewerbetreibende, die zur Ausübung des Bewachungsgewerbes iS des § 94 Z 62 GewO 1994 idgF befugt sind, einsetzen. Die Überwachung schließt die der Ordnung auf den Bahnhofvorplätzen mit ein, sofern nicht die sonst zuständigen Organe zur Stelle sind. Bei Eisenbahnen, auf denen Zugangsrechte ausgeübt werden, hat die Überwachung auch das Verhalten der Eisenbahnbediensteten von Zugang ausübenden Eisenbahnunternehmen einzuschließen, soweit das für die Gewährung der Sicherheit und Ordnung der Abwicklung des jeweiligen Betriebes der Eisenbahn und des jeweiligen Verkehrs auf der Eisenbahn insgesamt erforderlich ist.*

(2) .....

(3) .....

(4) *Weiters sind Eisenbahnaufsichtsorgane und sonstige von Eisenbahnunternehmen zur Überwachung gemäß Abs 1 eingesetzte Personen (Eisenbahnbedienstete bzw.*



*Gewerbetreibende, die zur Ausübung des Bewachungsgewerbes iS des § 94 Z 62 GewO 1994 idgF befugt sind) berechtigt,*

*1. an die zu überwachenden Personen Aufforderungen zu richten und ihnen gegenüber Anordnungen zu treffen, die der Sicherheit und Ordnung der Abwicklung des jeweiligen Betriebes der Eisenbahn und des jeweiligen Verkehrs auf der Eisenbahn dienen, und*

*2. bei Zuwiderhandlungen der zu überwachenden Personen gegen die Bestimmungen der §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47a und 47b einschließlich derjenigen, die auf Grund einer Verordnung gemäß § 47c erlassen sind, diese anzuhalten, abzumahnern und deren Identität festzustellen. Die zu überwachenden Personen haben bei der Identitätsfeststellung erforderlichenfalls mitzuwirken.*

§ 47b. (1) *Bahnbenützer haben den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsorgane und der sonstigen von Eisenbahnunternehmen zur Überwachung gemäß § 30 Abs 1 eingesetzten Personen (§ 30) Folge zu leisten und sich bei Benützung der Eisenbahnanlagen und der Schienenfahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn, des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie die Rücksicht auf andere gebieten.*

(2) .....

(3) .....

(4) .....

## 2. Änderung EIsbSV

### **Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen**

§ 2.

(1) .....

(2) .....

(3) .....

(4) ....

(5)....

*(6) Abweichungen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 5 sind zulässig, wenn solche im Einzelfall durch Eisenbahnaufsichtsorgane oder durch sonstige für die Überwachung eingesetzte Eisenbahnbedienstete angeordnet wurden, die sich überzeugt haben, dass diesen Anordnungen gefahrlos und unverzüglich nachgekommen werden kann (zB infolge technischer Gebrechen, Betriebsstörungen oder von Unfällen).*

(7).....

### **Verhalten der Bahnbenützer**

§ 6. (1) .....

(2) .....

*(3) Bahnbenützer haben den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsorgane, sofern diese den nach § 30 Abs. 2 EIsbG ausgestellten Ausweis vorweisen, und der*

*sonstigen von Eisenbahnunternehmen zur Überwachung gemäß § 30 Abs. 1 EisebG eingesetzten Personen umgehend Folge zu leisten.*

(4).....

(5) ....

(6) .....

(7) .....

(8) .....

(9) *Ausnahmen von den Verboten gemäß Abs. 1 bis 8 sind zulässig, wenn solche im Einzelfall durch Eisenbahnaufsichtsorgane oder durch sonstige für die Überwachung eingesetzte Eisenbahnbedienstete angeordnet wurden, die sich überzeugt haben, dass diesen Anordnungen gefahrlos nachgekommen werden kann.*

(10) .....

### **Zu § 36 (Genehmigungsfreie Vorhaben):**

Der Anwendungsbereich des § 36 für Schienenfahrzeuge, die auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen in Österreich verkehren, ist aus den folgenden Gründen unklar:

#### 1. Änderungen an Schienenfahrzeugen, die der Interoperabilitätsrichtlinie unterliegen:

§ 36 sieht vor, dass Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen (Abs 1) und Fahrten gemäß Abs 4 unter der Leitung von im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Personen erfolgen müssen. Unklar ist, ob diese Verpflichtung auch dann gilt, wenn bereits alle europarechtlichen Nachweise für eine genehmigungsfreie Änderung vorliegen (Änderung gemäß den Kriterien der aktuellen geltenden TSI, kein Widerspruch seitens der Einstufung im Rahmen der verpflichtenden Änderungsanzeige, alle notwendigen Prüfungen durch NoBo/ggf DeBo oder AsBo durchgeführt) und ob bejahendenfalls von der leitenden § 40-Person eine entsprechende Erklärung ausgestellt werden muss.

Sollte tatsächlich die Pflicht bestehen, dass für Fahrzeuge, die unter die Interoperabilitätsanforderungen fallen, bei genehmigungsfreien Änderungen zusätzlich zur Erfüllung der europarechtlichen Vorgaben die Leitung unter einer § 40 Person in Österreich erforderlich ist, dann müsste dies deutlicher als zusätzliche nationale Anforderung zur Sicherstellung der Erreichung der grundlegenden Anforderungen formuliert und entsprechend notifiziert werden. Dies müsste sodann auch für nicht in Österreich firmierende Fahrzeughalter/Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten.

Wir sind der Ansicht, dass eine verpflichtenden § 40 Erklärung für Fahrzeuge, die unter die Interoperabilitätsrichtlinie fallen (also in Österreich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen betrieben werden) nicht erforderlich ist. Die Verantwortung, dass alle Anforderungen einer Änderung an einem bereits zugelassenen interoperablen Fahrzeug berücksichtigt sind, liegt gemäß den europäischen Regularien beim Antragsteller (z.B. Änderungsverwaltungsstelle des betreffenden Schienenfahrzeugs) und bei den prüfenden Stellen wie NoBo, DeBo, AsBo sowie schlussendlich beim Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Um diese Unklarheiten zu beseitigen, bedarf es – wie bereits eingangs erwähnt – einer klaren Abgrenzung des Anwendungsbereichs.

#### 2. Thematik Inbetriebnahme von nicht zugelassenen Schienenfahrzeugen:

Die Umsetzung der technischen Säule des 4. EP bedeutet, dass für Schienenfahrzeuge, welche auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen in Österreich verkehren, und vor dem Umsetzungsdatum 1.November 2020 noch keine behördliche Zulassung hatten

- eine Genehmigung für das Inverkehrbringen (GIF) benötigt wird und daher ein Antrag gemäß DVO 545/2018 bei der Genehmigungsstelle zu stellen ist (gem 8. Teil)
- kein Antrag auf Bauartgenehmigung nach §32 EisbG zu stellen ist
- kein Antrag auf Betriebsbewilligung nach §34 EisbG zu stellen ist
- sowie vor der erstmaligen Nutzung eines nach dem Artikel 23 der Richtlinie 797/2016 genehmigten Fahrzeuges/ Fahrzeugtypes, das verwendende EVU
  - das Vorhandensein der GIF und der Registrierung,
  - der Kompatibilität mit der Infrastruktur und
  - die ordnungsgemäße Zusammensetzung des Zuges unter den Vorgaben des Sicherheitsmanagementsystems zu prüfen hat.

Für Probe- und Versuchsfahrten sowie für Ausbildung oder zu Demonstrationszwecken noch nicht zugelassener Schienenfahrzeuge gibt es keine EU rechtlichen Vorgaben. Es ist sohin auf nationale Bestimmungen zurückzugreifen.

Aus unserer Sicht geht – aufgrund der Änderungen im Zulassungsprozess – aus § 36 Abs 4 EisbG nicht eindeutig hervor, ob der Inhalt ebenso für Fahrzeuge gilt, bei denen anstatt nach § 32 EisbG bzw. § 34 EisbG ein Antrag gemäß DVO 545/2018 für eine GIF gestellt worden ist (8. Teil). Weiters ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 206 EisbG idF des Ministerialentwurfs ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Schienenfahrzeug nur betreiben darf, wenn dem Fahrzeug eine Instandhaltungsstelle zugewiesen und das Fahrzeug registriert ist. Eine Registrierung setzt wiederum eine Zulassung voraus.

Aufgrund dieses Widerspruchs ist unklar, ob Fahrten gemäß § 36 EisbG auf österreichischer Infrastruktur nur mehr außerhalb von Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen, oder auch auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen erlaubt ist. Auch hier ist im Sinne der Rechtssicherheit unbedingt eine Klarstellung erforderlich. Es sollte jedoch uE klar ableitbar sein, welche Regelungen für Mess-, Probe und Ausbildungsfahrten auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen mit nicht zugelassenen interoperablen Fahrzeugen nach Umsetzung der IOP-RL gelten; entweder durch Ergänzung in § 36 oder durch entsprechende Regelung im 8. Teil.

Um eine entsprechende Klarstellung zu bewirken, wären nachfolgende Ergänzungen einzufügen:

*§ 36 (4) Keine Bauartgenehmigung / Fahrzeugtypengenehmigung für Fahrzeuge gemäß dem 8. Teil ist für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen für folgende Fahrten erforderlich, wenn diese unter der Leitung von im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Personen erfolgen und Vorkehrungen getroffen sind, die sicherstellen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahn und der Verkehr auf der Eisenbahn nicht gefährdet sind:*

1. außerhalb des allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehrs stattfindende Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen;
2. Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen, die für den Export bestimmt sind und für die keine Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung / Fahrzeugtypengenehmigung und Genehmigung für das Inverkehrbringen für Fahrzeuge gemäß dem 8. Teil für das Verwendungsgebiet Österreich erteilt werden soll;
3. Überstellungsfahrten eines Schienenfahrzeuges auf einer Eisenbahn, auf der es genehmigungsgemäß nicht betrieben werden darf;
4. Überstellungsfahrten eines ausländischen Schienenfahrzeuges im Transit durch Österreich

5. Interessenten- und Demonstrationsfahrten mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung / Fahrzeugtypgenehmigung oder Genehmigung für das Inverkehrbringen beantragt ist oder sich im Verfahren zur Vorbereitung eines Antrags auf Erteilung einer Fahrzeugtypgenehmigung und/oder einer Genehmigung für das Inverkehrbringen befinden und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
6. Ausbildungsfahrten für Eisenbahnbedienstete mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer Bauartgenehmigung oder Betriebsbewilligung / Fahrzeugtypgenehmigung oder Genehmigung für das Inverkehrbringen beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
- [...]

Die Ausnahmen des § 36 Abs. 4 EisbG sollten sohin jedenfalls auch für Fahrzeuge Geltung haben, für welche eine Fahrzeugtypgenehmigung bzw. GIF beantragt werden soll bzw. wurde. Aktuell benötigt man für die Ausnahmen des § 36 Abs. 4 EisbG lediglich keine Bauartgenehmigung. Es ist sohin eine Anpassung dieser Bestimmung ebenfalls erforderlich.

Sollten solche Fahrten von noch nicht genehmigten Fahrzeugen, die sich im Zulassungsregime des 4. EP befinden, nicht mehr möglich sein, verzögert sich deren betrieblicher Einsatz, insbesondere dann, wenn eine Schulung des Personals im Rahmen von Ausbildungsfahrten erst bei Vorliegen der entsprechenden Fahrzeuggenehmigung (GIF) erfolgen könnte. Dies wäre eine gravierende Verschlechterung zur derzeitigen Praxis und ist unseres Erachtens weder vom Unions- noch vom nationalen Gesetzgeber gewünscht.

#### **Zu 36 Abs 1 Z 4 (Genehmigungsfreiheit von Abtragungen)**

Wir begrüßen diese Bestimmung ausdrücklich. In den Materialien könnte dazu angemerkt werden:

*„Die zusätzlichen Vorgaben für die Genehmigungsfreiheit von Abtragungen verpflichten Eisenbahnunternehmen vor der genehmigungsfreien Durchführung solcher Bauvorhaben zur Abstimmung mit den betroffenen Körperschaften (Gemeinden, Länder, Bundesministerien), die ein öffentliches Interesse an bestehenden intermodalen Einrichtungen (Laderampen, Verladeeinrichtungen, Haltestellen, Terminals) wahrnehmen, bevor eine Abtragung erfolgen kann, durch die der Übergang beseitigt oder erheblich eingeschränkt wird.*

#### **Zu § 40 (Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete):**

Auch hier geht für uns nicht klar hervor, für welchen Bereich eine § 40-Person hinkünftig eingesetzt werden kann. Wir ersuchen um Klarstellung im Gesetzestext, ob eine § 40-Person in Bezug auf Schienenfahrzeuge nur mehr den Bereich außerhalb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (also den nichtinteroperablen Bereich des österreichischen Eisenbahnsystems) abdeckt, oder ebenso Teile wie z.B die Leitung von Probe- und Versuchsfahrten auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen. Dies ist notwendig, um die erforderlichen Qualifikationen einer § 40-Person bestimmen zu können. Im ersten Fall etwas wird die § 40-Person etwa keine Kenntnisse der aktuellen TSI benötigen, im zweiten Fall sehr wohl. Eine klare Einordnung erscheint daher erforderlich.

### **Zu § 41 (Ausländische Rechtsakte):**

Die obigen Ausführungen zu § 40 zur essentiellen Notwendigkeit einer klaren Abgrenzung des Anwendungsbereichs gelten für § 41 sinngemäß. Es muss klar definiert sein, für welche Bereiche (für alle Eisenbahnen, für Haupt- und vernetzte Nebenbahnen, für Eisenbahnen außerhalb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen - Anwendbarkeit Interoperabilitätsrichtlinie, Anwendbarkeit Eisenbahngesetz) § 41 anwendbar ist.

Der Entwurf sieht vor, dass nach dem 31. Oktober 2020 erteilte Genehmigungen für das Inverkehrbringen in Österreich nicht gleichzuhalten sind mit den Erfordernissen gemäß Eisenbahngesetz. Unklar ist, ob damit ein Fahrzeug, das eine Genehmigung für das Inverkehrbringen besitzt und auf einer nicht funktional vernetzten Nebenbahn eingesetzt werden soll, in Österreich für diesen Einsatz zusätzlich eine Bauart- und Betriebsbewilligung beantragen muss.

Wir möchten die Notwendigkeit einer entsprechenden Abgrenzung anhand des folgenden Beispiels veranschaulichen:

Annahme: In Deutschland gibt es einen Inlandsreisezugwagen, welcher vom Eisenbahnbundesamt vor dem 31. Oktober 2020 eine Zulassung für den Betrieb erhalten hat. Diese in Deutschland ausgesprochene Zulassung ist einer Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung gemäß § 41 EISbG gleichzuhalten. Dieses Fahrzeug wurde jedoch noch nie in Österreich eingesetzt und sollte erst nach der vollzogenen Novelle des Eisenbahngesetzes eingesetzt werden. Folgende mögliche Auslegungsvarianten (Anwendung nationales Recht vs. Anwendung EU-Recht) kämen in Betracht:

Variante 1:

Da das Fahrzeug bereits vor der Novelle des Eisenbahngesetzes eine Zulassung des Eisenbahnbundesamts hatte, die einer österreichischen Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung gleichzuhalten war, kann das Fahrzeug nach Feststellung der Kompatibilität in Österreich auf Basis § 41 betrieben werden, weil seine Verwendung in Österreich bereits vor der Novellierung des Eisenbahngesetzes möglich gewesen wäre.

Folglich können auch weiterhin Fahrzeuge, die vor dem 31. Oktober 2020 von einer Behörde eines EU-Staates (ausgenommen ERA) eine Zulassung erhalten haben, die einer österreichischen Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung gleichzuhalten ist, auch nach dem 31. Oktober 2020 erstmalig unter Anwendung des § 41 EISbG in Österreich auf einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn rechtmäßig betrieben werden.

Variante 2:

Da das Fahrzeug erst nach der Novelle des Eisenbahngesetzes zum ersten Mal in Österreich eingesetzt werden sollte und zu einem früheren Zeitpunkt kein Nachweis der Verwendung in Österreich vorliegt, ist in Österreich nach den Bestimmungen der Interoperabilitätsrichtlinie vorzugehen und ein Antrag auf Ausweitung des Verwendungsgebietes zu stellen. Erst mit dieser Genehmigung darf das Fahrzeug auf einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn in Österreich verkehren.

Ist diese Bestimmung dahingehend zu verstehen, dass Genehmigungen für das Inverkehrbringen, welche von Ländern, die vor dem 31. Oktober 2020 das 4 EP umgesetzt haben (z.B. Italien), gemäß § 41 gleichgehalten werden können, wenn das Ausstellungsdatum vor dem 31. Oktober 2020 liegt und die nationale Aufsichtsbehörde und nicht die ERA als Genehmigungsstelle fungierte?

Derlei Unklarheiten und Rechtsunsicherheit gilt es zu vermeiden. Wir ersuchen daher, diese Bestimmung nochmals zu prüfen und entsprechende Klarstellungen im Gesetzestext und /oder in den Erläuterungen anzustreben.

### **Zu § 48 – Schienengleiche Eisenbahnübergänge:**

Zu § 48 Abs 3 wird zunächst angeregt, diese Sonderbestimmung an das Ende des Paragraphen zu verschieben, so dass sie dessen Abs 6 bildet. Ansonsten entstünde nämlich der Eindruck, dass die bisherigen Abs 4 bis 6 nur Klarstellungen zu nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen enthalten.

Außerdem sollte im Wortlaut des vorgeschlagenen Abs 3 der letzte Satz so umformuliert werden, dass er lautet:

*„Kommt es zwischen Eisenbahnunternehmen und Wegeberechtigten nicht binnen sechs Monaten zu einem Einvernehmen über die Benützungsbedingungen, so hat auf Antrag einer der beiden Parteien die Behörde auf in sinngemäßer Anwendung der gemäß Abs. 1 zu erlassenden Verordnung die im Hinblick auf die Art der Nutzung angemessenen und erforderlichen Benützungsbedingungen durch Bescheid festzulegen.“*

Damit ist sichergestellt, dass die strengen Vorgaben der EisbKRV (bzw in Zukunft der EisbÜgV) hinsichtlich der nur selten und lediglich von unterwiesenen Ortskundigen benutzten nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge nicht innerhalb kürzester Zeit an die teuren und aufwändigen Standards öffentlicher Eisenbahnkreuzungen herangeführt werden müssen, weil ansonsten der Eindruck entstehen könnte, die EisbKRV/EisbÜgV finde uneingeschränkt Anwendung.

Schließlich ist eine Vorfrist für die Antragstellung *von sechs Monaten* abzulehnen. In der Regel ist allen Beteiligten im Zuge der Gespräche sehr schnell klar, ob und warum eine Einigung scheitert. Dann noch zuwarten zu müssen, bevor die Behörde angerufen werden kann, ist in niemandes und auch nicht im öffentlichen Interesse.

Zu § 48 Abs 5 bringt auch die Erläuterung nach wie vor keine Klarstellung zur Kostentragung für bildverarbeitende technische Systeme im Interesse der Vollziehung der Straßenverkehrsordnung. Hier wäre eine Zuordnung der Kosten zum Träger der Straßenbaulast sachgemäß. Wir schlagen daher folgende Einfügung vor:

*„Abweichend von § 50 Abs. 1 kann die Behörde in ihrer Entscheidung gemäß Abs. 2 auch die Anbringung von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen zur Ahndung der Missachtung eines von einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens (§ 50 Abs. 1 Z 1) auf Kosten der Trägerin der Straßenbaulast anordnen.“*

Die Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung muss nicht nur die Art der Sicherung, sondern auch die Anordnung der konkret anzubringenden Sicherungs- und Zusatzeinrichtungen umfassen; dies ist auch in den Materialien klarzustellen.

### **Zu § 48a:**

In § 48a Abs 5 ist ein unrichtiger Verweis auf Abs 3 enthalten. Hier dürfte Abs 4 gemeint sein.

### **Zu § 49 Abs 3 (Kostentragung bei nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen):**

Hier schlagen wir folgende Formulierung vor:

*„Wenn es über die Kosten der Sicherungsmaßnahmen für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge keine Einigung zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Wegeberechtigten gibt, ist sinngemäß nach Absatz 1 vorzugehen.“*

Wir erachten eine unterschiedliche Behandlung öffentlicher und nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge im Hinblick auf die Kostentragung sachlich für nicht begründbar. Zudem wird durch die vorgeschlagene Regelung der Vollzug wesentlich vereinfacht.

#### **Zu § 49 Abs 5 (Kostentragung):**

Die Bestimmung sollte wie folgt abgeändert werden:

„(5) Falls ein Verkehrsträger dies bis spätestens sechs Monate nach Einlangen einer Aufforderung zur Kostentragung, welcher eine detaillierte und nachvollziehbare Kostenaufstellung beizuschließen ist, beantragt, hat die Behörde ~~nach der Feststellung, dass sachlich eine neue Sicherungsart festgelegt wurde,~~ durch Bescheid ~~darüber~~ zu entscheiden,

1. welche Kosten in die Kostenaufteilungsmasse einzubeziehen sind, und
2. in welchem Ausmaß jeder der Verkehrsträger diese zu tragen hat.“

Auch wird zu § 49 Abs 5 eine Klarstellung zur grundsätzlich hälftigen Kostenteilung für per Bescheid angeordnete Änderungen bzw. Ergänzungen einer bestehenden Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage, auch wenn sich die Sicherungsart nicht ändert, angeregt.

#### **Zu § 50 Abs 1 (Bildverarbeitende technische Einrichtungen):**

Der Ministerialentwurf sieht bedauerlicherweise nach wie vor keine Möglichkeit der automatisierten Überwachung (und in Folge Bestrafung) bei der Missachtung einer Stopptafel an der EK vor.

Aus verkehrssicherheitsrelevanten Gründen wäre die Ermöglichung der automatisierten Überwachung von nichttechnisch gesicherten EKs mit dem Vorschriftszeichen ‚Halt‘ wünschens- und empfehlenswert – denn bei einer Forschungsanlage wurden in eine Fahrtrichtung bei monatlich ca. 13.000 Kfz ein Anteil von 10 - 15% als nicht-anhaltend detektiert.

Diese Ergänzung befand sich im vorigen Jahr schon im Begutachtungsverfahren im Parlament [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME\\_00145/index.shtml#tab-Uebersicht](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME_00145/index.shtml#tab-Uebersicht) , Vergleichsdokument

[https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME\\_00145/imfname\\_750422.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME_00145/imfname_750422.pdf) vgl. Seite 21). In den öffentlich einsehbaren Stellungnahmen ist keine ablehnende Haltung betreffend die Änderung in § 50 ersichtlich. Auch allfälligen datenschutzrechtlichen Bedenken kann insofern begegnet werden, als es bereits technische Lösungen (unter Einsatz bewährter Radartechnologie, wie etwa bei der Überwachung von Sicherungsanlagen mit Rotlichtzeichen) gibt, die die Erfassung von personenbezogenen Daten unbeteiligter Dritter verlässlich vermeiden und die auch für die Überwachung von nichttechnisch gesicherten EKs mit dem Vorschriftszeichen ‚Halt‘ nutzbar gemacht werden können.

Wir setzen uns daher weiterhin für die Umsetzung jener Änderungen, die bereits im Ministerialentwurf vom 1.5.2019<sup>3</sup> enthalten waren, ein:

---

<sup>3</sup> Siehe [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME\\_00145/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME_00145/index.shtml)

§ 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, ~~oder~~
3. Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“,

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

## **Zu § 59 EisbG (Schienennetz-Nutzungsbedingungen)**

### **§ 59 Abs 1**

In § 55g EisbG idgF besteht bereits jetzt eine Verpflichtung des Haupteisenbahninfrastrukturunternehmens, sich mit den Beteiligten u.a. zum Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu koordinieren. Somit ist die Einbeziehung der Beteiligten in den Prozess der Erstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen bereits zum aktuellen Zeitpunkt festgeschrieben. Somit stellt die Aufnahme einer verpflichtenden Konsultation der Beteiligten im Rahmen der Erstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eine Wiederholung der bereits in § 55g vorgesehenen Verpflichtung vor, welche jedoch keinen erkennbaren Mehrwert darstellt. Zudem sollte jedenfalls klargestellt werden, wer in den Kreis der „Beteiligten“ fällt, da dieser Begriff nicht legal definiert ist. Daher wird folgende Änderung des § 59 Abs 1 angeregt:



(1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat ~~nach Konsultation mit den Beteiligten~~ Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen.

### § 59 Abs 3

Die freie Zugänglichmachung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen für jedermann ist aufgrund sicherheitskritischer Aspekte höchst kritisch. Bestimmte (den Fahrwegkapazitätsberechtigten nur passwortgeschützt zugängliche) Dokumente enthalten Unterlagen wie zB Notfallpläne, welche bei freier Zugänglichkeit im Internet ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen. Zudem handelt es sich bei der Passage „in für jedermann zugänglicher Weise“ um eine Übererfüllung der europarechtlichen Vorgaben ohne erkennbaren Mehrwert für den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienenverkehrsmarkt. § 59 Abs 3 sollte daher wie folgt angepasst werden:

(3) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Erwerb seiner Schienennetz-Nutzungsbedingungen ~~jedermann~~ gegen Bezahlung eines Entgelts, das nicht höher sein darf als die Kosten der Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, zu ermöglichen. Überdies hat es die Schienennetz-Nutzungsbedingungen unentgeltlich in elektronischer Form auf seiner Internetseite ~~in für jedermann zugänglicher Weise~~ bereitzustellen und über ein gemeinsames Internetportal, das von Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen ihrer Zusammenarbeit einzurichten ist, zugänglich zu machen.

### § 59 Abs 4

Weiters haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 59 Abs 4 Z 1 einen Abschnitt über die Art der Eisenbahninfrastruktur zu enthalten, der den Zugangsberechtigten zu Verfügung steht. Die dann folgenden lit a und b sind nach unserer Einschätzung eine Übererfüllung der europarechtlichen Vorgaben. Zudem sind die Angaben zur Eisenbahninfrastruktur künftig im Eisenbahninfrastrukturregister (RINF) enthalten, sodass zur Vermeidung von Doppelgleisigkeiten grundsätzlich ein Verweis zum RINF erfolgen sollte, es wird daher folgende Änderung vorgeschlagen:

(4) In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, und Angaben über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanzielle Modalitäten enthalten zu sein. Darüber hinaus haben in Schienennetz-Nutzungsbedingungen Informationen über die Bedingungen, einschließlich der administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten für den Zugang zu an ihre Eisenbahninfrastruktur angeschlossenen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und über die Gewährung der Serviceleistungen, die in solchen Serviceeinrichtungen erbracht werden, enthalten zu sein oder es hat ein Verweis auf eine Internetseite enthalten zu sein, in der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form ~~in für jedermann zugänglicher Weise~~ veröffentlicht sind. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben insbesondere enthalten zu sein:

1. ein Abschnitt, der die Art der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, wobei diese Angaben auf Jahresbasis mit dem veröffentlichten Eisenbahninfrastrukturregister im Einklang zu stehen oder auf dieses zu verweisen haben; ~~insbesondere hat dieser Abschnitt zu enthalten:~~

a) ~~die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Eisenbahninfrastruktur;~~

~~b) — die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;~~

2. [...]

### § 59 Abs 8 iVm Abs 2

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen spätestens zu dem in § 59 Abs. 8 genannten Zeitpunkt veröffentlicht, die im Vergleich zur vorangegangenen Netzfahrplanperiode durchgeführten Änderungen sind in diesen zu veröffentlichenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen bereits enthalten. Eine gesonderte Anführung der Änderungen in § 59 Abs. 8 ist daher nicht erforderlich, die Wortfolge „sowie deren Änderungen“ sollte daher entfallen.

Mit der EisbG-Novelle 2015 (BGBl. I 137/2015) wurde Art 27 Abs. 3 der RL 2012/34/EU in § 59 Abs. 2 umgesetzt, der das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dazu verpflichtet „seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern [...]“, gleichzeitig wurde die bereits davor im EisbG enthaltene Veröffentlichungsfrist für die „Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen“ in den 8. Absatz des § 59 „verschoben“. Dadurch entstand ein Spannungsfeld zwischen Abs. 2 und Abs. 8, dass durch die Streichung der genannten Wortfolge problemlos aufgelöst werden kann. Diese Streichung entspricht auch den Vorgaben der RL 2012/34/EU iVm RL 2016/2370/EU, da die Veröffentlichungsfrist, die in Art 27 Abs. 4 angeführt ist, vorsieht, dass „[d]ie Schienennetz-Nutzungsbedingungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist zu für die Beantragung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen [sind]“. Es wird in den unionsrechtlichen Vorgaben somit nicht auf die Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen abgestellt, die konsequenterweise in Art 27 Abs. 3 angeführt sind und daher nicht dieser Frist (gemäß Art 27 Abs. 4) unterliegen.

Es wird daher angeregt, § 59 Abs. 8 stärker an den Wortlaut von Art 27 Abs. 4 der RL 2012/34/EU anzulehnen und daher die Wortfolge „sowie deren Änderungen“ zu streichen. Zur Klarstellung könnte darüber hinaus angeführt werden, dass sich die in § 59 Abs. 2 genannte Verpflichtung zur Änderung auf die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen bezieht.

Daher wird angeregt, § 59 Abs 2 und 8 wie folgt anzupassen:

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat seine **veröffentlichten** Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten, bei Bedarf zu ändern und gegenüber jedem Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden.

(...)

(8) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen **sowie deren Änderungen** mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs. 4) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite **in für jedermann zugänglicher Weise** zu veröffentlichen und der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

### **Zu § 65 Abs 10 (Netzfahrplanerstellung):**

Die geplante Aufnahme der in Art 48 Abs 2 RL 2012/34/EU enthaltenen Bestimmungen in das Eisenbahngesetz wird begrüßt.

Allerdings sind diese Bestimmungen für sich allein aus unserer Sicht noch zu wenig spezifisch, da sie die weitere Vorgangsweise zum Zweck der Vorhaltung von allenfalls notwendigen Kapazitätsreserven weitgehend offenlassen. Das Fehlen derartiger Angaben wirkt nicht nur für die Zuweisungsstelle Fragen hinsichtlich der konkreten Umsetzung der Kapazitätsvorhaltung auf, sondern es stellt auch für die Beteiligten ein Transparenzproblem dar, da für diese nicht nachvollziehbar ist, welche weiteren Schritte die Zuweisungsstelle in Umsetzung des Ergebnisses einer durchgeführten Überprüfung setzen kann. Daher wird angeregt, der Zuweisungsstelle die Möglichkeit zur Erstellung eines Kapazitätsmodells einzuräumen, in dem auf bestimmten Streckenabschnitten Fahrwegkapazität für die verschiedenen Verkehrsarten festgelegt werden kann.

Ein Kapazitätsmodell wäre zudem insbesondere auf stark genutzten Streckenabschnitten für die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur förderlich, da durch eine verkehrsartenspezifische Festlegung von Fahrwegkapazität den Erfordernissen der verschiedenen Verkehrsarten besser Rechnung getragen werden kann. Das Kapazitätsmodell sollte im Sinne der Transparenz gegenüber den Beteiligten nach Konsultation in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden.

Weiters sollte auch die im letzten Satz des Art 48 Abs 2 RL 2012/34/EU enthaltene Klarstellung in Bezug auf die überlastete Eisenbahninfrastruktur übernommen werden. Der Verweis auf § 65 Abs 10 EisbG in § 65c Abs 1 EisbG nimmt auf die Erklärung der Überlastung selbst Bezug und stellt auf die Einbeziehung der vorgehaltenen Kapazitätsreserven in die Bestimmung dieser in der „nahen Zukunft“ ab, lässt aber offen, ob nach der Erklärung der Überlastung solche Kapazitätsreserven zulässig sind. Zur Vermeidung von Unklarheiten betreffend die überlastete Eisenbahninfrastruktur sollte daher auch der Satz „Dies gilt auch bei überlasteter Eisenbahninfrastruktur“ übernommen werden.

Daher wird vorgeschlagen, § 65 Abs 10 EisbG wie folgt zu ergänzen:

*(10) Zuweisungsstellen haben gegebenenfalls zu überprüfen, ob es erforderlich ist, Fahrwegkapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplanes vorzuhalten, um auf vorhersehbare Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind (Ad-Hoc-Begehren), schnell reagieren zu können. Ergibt sich aus dieser Überprüfung die Notwendigkeit der Vorhaltung von Kapazitätsreserven, können Zuweisungsstellen zu diesem Zweck und zur Sicherstellung einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für einzelne Streckenabschnitte nach Konsultation mit den Beteiligten ein Kapazitätsmodell erstellen, in dem Fahrwegkapazität für Personenverkehrsdienste und Güterverkehrsdienste festgelegt wird. In diesem Kapazitätsmodell sind auch Fahrwegkapazitätsreserven für die Berücksichtigung von Fahrweginstandhaltungsarbeiten vorzuhalten. Das Kapazitätsmodell ist auf Basis der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu erstellen und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Dieser Absatz gilt auch bei überlasteter Eisenbahninfrastruktur.*

Weiters merken wir an, dass in Österreich der Zugverkehr auf den meisten Streckenabschnitten als Mischverkehr von Personen- und Güterverkehr mit inhomogenen Haltemustern und Geschwindigkeiten abgewickelt wird. Durch eine stärkere Homogenisierung der Verkehre auf bestimmten Streckenabschnitten könnte auf diesen die Anzahl der möglichen Zugfahrten und damit die effektive Nutzung gesteigert werden, da insbesondere auf Hochgeschwindigkeitsstrecken (wie beispielsweise Neubaustrecke Wien – Sankt Pölten oder künftig Koralmbahn bzw Brenner-Basistunnel) durch den Mischverkehr große Kapazitätseinbußen verursacht werden. Die mit einer Homogenisierung der Verkehre verbundene effektivere Nutzung wäre für alle Verkehrsarten von Vorteil. Daher wird angeregt,

Art 49 RL 2012/34/EU (Besondere Fahrwege) in das EisbG zu übernehmen, um dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Möglichkeit zu geben, bei verfügbaren Alternativstrecken auf bestimmten Streckenabschnitten einzelnen Verkehrsarten Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuräumen. Es wird daher vorgeschlagen, § 65 um folgenden Abs 11 zu ergänzen:

*(11) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, so kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation der Beteiligten, gegebenenfalls im Rahmen der Koordinierung gemäß § 55g EisbG, bestimmte Streckenabschnitte für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen und diesen bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen. Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Streckenabschnitte ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist.*

#### **Zu § 67b Abs 5 (Einbeziehung umweltbezogener Auswirkungen):**

Der Nebensatz sollte richtigerweise lauten, „kann durch Verordnung nähere Festlegungen treffen, welche umweltbezogenen Auswirkungen eingehoben einbezogen werden können (...).“ In diese Richtung deuten auch die Erläuterungen, die ua die zukünftig „zu berücksichtigenden negativen externen Effekte“ erwähnen.

#### **Zu § 75c Abs 1 (Zugang zu Schulungseinrichtungen)**

Laut den Erläuterungen werden die bisherigen Sicherheitsbescheinigungen Teil A und Teil B durch eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung abgelöst. Teil A war bisher unternehmensbezogen und wurde vom Sitzstaat des Eisenbahnverkehrsunternehmens ausgestellt. Lediglich Teil B war auf den Fahrweg bezogen. Es ist unklar, warum nun iZm Schulungseinrichtungen nicht mehr zwischen fahrweg- und unternehmensbezogenen Voraussetzungen unterschieden wird, zumal der Betreiber der Schulungseinrichtung keine unternehmensbezogenen Kenntnisse vermitteln kann. Um diesbezügliche Missverständnisse zu vermeiden, halten wir es für sachgerechter, eine Formulierung zu wählen, die sich enger am Wortlaut von Art 13 Abs 1 der Sicherheits-RL 2016/797 in Verbindung mit § 195 idF des Ministerialentwurfs orientiert, wie zB

*„Betreiber einer Schulungseinrichtung zur Schulung von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, haben Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu ihren Schulungseinrichtungen für die Schulung solcher Eisenbahnbediensteter zu gewähren, ~~deren Schulung zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B erforderlich ist. sofern~~ derartige Schulungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen notwendig sind.“*

#### **Zu § 75d (Prüfung, Zeugnisse)**

Abs 2: Die Erwähnung von „Zugbegleiter[n] und sonstigem Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt,“ ist uE nicht erforderlich, da diese Personengruppen bereits nach geltender Rechtslage in der EisbEPV behandelt werden.

Abs 3: Dieser Passus ist für EVU und EIU nicht umsetzbar, weil z.B. Zeugnisse nach der EisbEPV (als „Dokument der Qualifikation“) nicht vom jeweiligen Arbeitgeber (EVU/EIU), sondern von den die Prüfung abnehmenden sachverständigen Prüfern „verwaltet“ werden. Weiters sollte Abs. 3 (zu jenen Dokumenten, die vom EVU/EIU „verwaltet“ werden) auf eine entsprechende Aufforderung des Arbeitnehmers abstellen; Arbeitnehmer sollten daher gesetzlich dazu aufgefordert werden, entsprechende Dokumentenanforderungen spätestens unmittelbar nach Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses an das EVU/EIU zu richten.

Abs 4: Dieser Absatz ist in anderer Formulierung aber mit gleichem Sinngehalt bereits in § 129 EisbBBV und in § 2 EisbEPV (Eignung) geregelt. Eine weitere Festschreibung dieses Grundsatzes erscheint nicht erforderlich.

Wir empfehlen weiters in den Abs 2 bis 4 sowie in § 186 Abs. 1 Z 5, statt dem Begriff „sicherheitskritisch“ den Begriff „sicherheitsrelevant“ zu verwenden. Sicherheitskritisch würde bedeuten, dass ein Einzelfehlverhalten direkt und ohne weitere hinzuwirkende Komponente zu einem negativen Ereignis führt.

#### **Zu § 86 (Geltungsbereich 8. Teil EisbG):**

Ob Nebenbahnen (bei welchen u.U. Blockchain-Technologie Anwendung finden könnte) unter Abs 2 Z 2 (Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden) fallen, bleibt unklar. Wenn nicht, wären Weiterentwicklungen in diese Richtung, die einen wirtschaftlichen und wartungsoptimalen, aber auch sicheren Fortbetrieb von Nebenbahnen erlauben würden, verunmöglicht; infolge der Vollanwendung der IOP-RL wären Nebenbahnen von einem deutlich erhöhten Investitionsbedarf und erhöhten laufenden Kosten betroffen, was die Gefahr der Einstellung dieser Strecken bedauerlicherweise stark begünstigen könnte.

Die seitens ÖBB an das BMK eingebrachten Vorschläge zu § 86 (Geltungsbereich Interoperabilität) wurden nun dankenswerterweise zum Teil berücksichtigt. Es sollte aber noch klargestellt werden, dass dies auch den Verkehr auf „klassischen“ Regionalbahnlinien umfasst (Vergleiche dazu die ÖBB-Stellungnahme vom 29.05.2020).

Um auch dem Ziel des BMK nachzukommen, effiziente Standards für Regionalbahnen zu implementieren und dort weitere Effizienzsteigerungspotentiale zu heben, befürworten wir aber weiterhin die Umsetzung des in Art 1 Abs 4 lit d der IOP RL geregelten Ausnahmetatbestands und schlagen dazu folgende Formulierung in einer weiteren Ziffer zu § 86 Abs 2 EisbG vor:

*5. Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen für Stadt- und/oder Vorortverkehr (IOP-RL: „Stadtbahnen“) genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.*

Nur so ist sichergestellt, dass die zum Erhalt bestehender Nebenbahnen erforderlichen Ausnahmen nicht auf reine Light Rail-Strecken beschränkt bleiben.

#### **Zu § 93 (Bereitstellung von Daten):**

Wir ersuchen im Sinne von Art 5 Abs. 3 RL 2016/797 um folgende Ergänzung im letzten Halbsatz:

*Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie **gegebenenfalls** zur Verfügung zu stellen.*

#### **Zu § 95 (Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten):**

Wir regen an, die Begriffserklärung aus der RL 2016/797 zum „Inverkehrbringen“ anzuführen:

*Inverkehrbringen bedeutet die erstmalige Bereitstellung einer Interoperabilitätskomponente, eines Teilsystems oder eines Fahrzeugs in nominaler Betriebsbereitschaft auf dem Unionsmarkt.*

Darüber hinaus haben wir hinsichtlich Abs. 2 folgende redaktionelle Anmerkung:  
Anpassung der Schreibweise zu „**Inverkehrbringen**“ statt „In-Verkehr-Bringen“.

### **Zu § 99 Abs 3 (Begriffsbestimmung „Nationale Vorschrift“):**

Wir verweisen auf die entsprechende unionsrechtliche Definition gemäß Art 2 Z 30 RL (EU) 2016/797, die wie folgt lautet:

*„‘nationale Vorschriften’ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften — unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt —, in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen — mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen — enthalten sind, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;“*

Die in Art 2 Z 30 RL (EU) 2016/797 angeführte Einschränkung der nationalen Vorschriften „mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen“ ist in die Textierung des § 99 Abs 3 aufzunehmen. Auch merken wir an, dass der Entwurf des § 99 Abs. 3 verbindliche Vorschriften, „in denen die (...) **technischen Anforderungen** (...) enthalten sind“, noch nicht explizit erwähnt. Für eine unionsrechtskonforme Umsetzung der Richtlinienbestimmung halten wir die Erwähnung für erforderlich.

Weiters möchten wir hinterfragen, weshalb mit „*rechtlich verbindliche[n] Normen*“ ein neuer Begriff in das EisbG eingeführt werden soll; im (geltenden) EisbG wird an vielen Stellen der Begriff „Rechtsvorschriften“ (vgl etwa §§ 2, 18, 19, 21a, 22b, 74 Abs 1, 169, etc.) verwendet. Um Unklarheiten zu vermeiden regen wir an, den Begriff „Rechtsvorschriften“ auch an dieser Stelle zu verwenden.

Eine Veröffentlichung der gegenüber der EK notifizierten nationalen Vorschriften im Internet wäre wünschenswert. Wir würden es begrüßen, wenn im EisbG eine entsprechende Regelung dahingehend aufgenommen wird.

### **Zu § 100 (Erfüllung der grundlegenden Anforderungen):**

Zu Abs. 2 Z 5: Hierzu haben wir folgende redaktionelle Anmerkung:

*„... als vorläufige dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall, oder ...“*

### **Zu § 101 Abs 1 Z 3 (Nichtanwendbarkeit der TSI):**

Es ist uns nicht gänzlich klar, ob es im Ereignisfall „Unfall“ oder „Naturkatastrophe“ für die Erklärung der Nichtanwendung der TSI einer Antragstellung beim BMK bedarf.

Wir empfehlen daher in den Materialien eine klarstellende Erläuterung aufzunehmen, dass die gewählte Formulierung ausreichend Grundlage für die Entscheidung im Einzelfall gibt, ob Maßnahmen, die über die schlichte Wiederherstellung des Vorzustandes hinausgehen, einer Entscheidung zur (Nicht-) anwendbarkeit von TSI bedürfen.

### **Zu § 104ff (Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen):**

Im Vergleich zum Vorentwurf vom 21.2.2020 (betreffend die Umsetzung der IOP-RL in das EisbG) ist im gegenständlichen Gesetzesentwurf nun doch nicht der Entfall, sondern die unveränderte Aufrechterhaltung des § 34 (Betriebsbewilligung) vorgesehen. Zukünftig ist somit von drei Genehmigungsschritten auszugehen (neu ist jetzt § 107 bezüglich der Entscheidung

über eine Genehmigungspflicht bei Erneuerung oder Aufrüstung). In § 34a besteht derzeit die Möglichkeit der Verbindung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung mit der Inbetriebnahme gemäß § 34 (Betriebsbewilligung). Für die neuen Bestimmungen § 104 bzw. § 107 besteht diese Möglichkeit nach unserer Analyse des gegenständlichen Gesetzesentwurfs nicht, wobei allerdings sowohl § 34 idgF als auch die §§ 104 und § 107 des Entwurfs von einer „Genehmigung für die Inbetriebnahme“ sprechen. Wünschenswert und zu prüfen wäre daher eine Zusammenführung und die Möglichkeit einer Verbindung dieser einzelnen Genehmigungsverfahren. § 105 EisbG idgF stellt diese Verbindung her; im gegenständlichen Gesetzesentwurf sehen wir diese Verbindung noch nicht ausreichend verankert.

### **Zu § 105a (Neue Bestimmung zur zeitlich befristeten Betriebsaussetzung zu Erprobungszwecken):**

Das EisebG kennt öffentliche Eisenbahnen und nicht-öffentliche Eisenbahnen. Öffentliche Eisenbahnen sind Hauptbahnen, Nebenbahnen und Straßenbahnen. Für den Verkehr bzw. Betrieb auf öffentlichen Eisenbahnen werden im EisebG sowie in der Sekundärlegistik zum EisebG (Verordnungen, zB. EisebBBV) entsprechende Anforderungen bzw. Verpflichtungen normiert.

Das Eisenbahngesetz differenziert hinsichtlich dieser Verpflichtungen jedoch nicht, welcher Verkehr bzw. Betrieb auf der öffentlichen Eisenbahn stattfindet. So gibt es beispielweise für einen Probebetrieb für die Schieneninfrastruktur keine geringeren Anforderungen. Dies auch nicht dann, wenn auf der aufrechten Strecke zu der Zeit, auf der der Probebetrieb durchgeführt werden soll, kein sonstiger Verkehr stattfindet.

Damit ein Probebetrieb effizient und ansprechend gestaltet werden kann, wäre eine entsprechende Ausnahme hierfür im EisebG sowie in den Verordnungen zur Sekundärlegistik wünschenswert. Natürlich soll dies jedoch zu keiner Einschränkung der Sicherheit führen und ist im Falle eines Probebetriebs natürlich weiterhin der Arbeitnehmerschutz und auch die EisebKRV 2012 (bzw eine allf. Folge-Verordnung) einzuhalten.

Auf Basis der geltenden Rechtslage kann ein effizienter Probebetrieb auch nicht außerhalb der Öffnungszeiten der Strecke durchgeführt werden. Außerhalb der Betriebszeiten ist nämlich kein Verkehr zulässig. Wie bereits ausgeführt unterscheidet das EisebG nicht zwischen „Vollbetrieb“ und „Probebetrieb“, sondern kennt vielmehr lediglich die Begriffe Eisenbahnverkehr und Eisenbahnbetrieb.

Daher schlagen wir die Einführung der folgenden Bestimmung für eine zeitlich befristete Betriebsaussetzung zu Erprobungszwecken vor:

#### *„Betriebsaussetzung*

*§ 105a. (1) Zur zeitlich befristeten Erprobung von Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen hat die Behörde auf Antrag zeitliche Einschränkungen, in denen der Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn ausgesetzt ist, zu bewilligen. Während dieser zeitlich befristeten Betriebsaussetzung zur Erprobung gelten nicht die Bestimmungen für den aufrechten Eisenbahnbetrieb. Antragsberechtigt ist jenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. jenes integrierte Eisenbahnunternehmen, welches die von der Betriebsaussetzung betroffene Eisenbahn bzw. den von der Betriebsaussetzung betroffenen Streckenteil betreibt.*

*(2) Im Antrag auf Bewilligung einer Betriebsaussetzung sind Ausmaß und zeitliche Lage der Betriebsaussetzung darzulegen. Zudem sind auch die Vorkehrungen anzuzeigen, die einerseits aus Sicherheitsgründen während der Betriebsaussetzung notwendig sind und die andererseits die Wiederaufnahme des Betriebes gewährleisten sollen. Falls aus*

*diesen Gründen weitere Vorkehrungen notwendig sind, hat sie die Behörde bei einer Betriebsaussetzung anzuordnen.*

*(3) Die Betriebsaussetzung ist auf höchstens [fünf] Jahre befristet zu bewilligen. Im Falle einer Hauptbahn oder einer vernetzten Nebenbahn oder von Streckenteilen solcher Eisenbahnen ist die Bewilligung zu erteilen, wenn sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß § 65 herausstellte, dass Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht oder nur für ein geringfügiges Ausmaß vorliegen.“*

Weiters fehlt aus unserer Sicht eine Regelung zu den Prüf- und Erprobungsfahrten die für Zulassungsfahrten und den Test von Fahrzeugen auf den Bestandstrecken, zB auch für ETCS im Regelbetrieb mittels Faplo durchgeführt werden können. Solche Fahrten und Tests sollen auch mit der bevorstehenden Novelle weiterhin möglich sein. Im gegenteiligen Fall wäre nämlich mit bedeutenden Einschränkungen und vor allem Verzögerungen bei diesen Tätigkeiten zu rechnen.

#### **Zu § 107 Abs 1 und Abs 4 (Entscheidung über eine Genehmigungspflicht bei Erneuerung oder Aufrüstung):**

Aus unserer Sicht führt eine verpflichtende Beilage eines vollen Dossiers gemäß § 104 Abs. 2 zum bloßen Antrag auf Entscheidung, ob eine neue Inbetriebnahmegenehmigung notwendig ist, zu einem übermäßigen Aufwand, der vermieden werden sollte. Wir regen daher folgende Formulierung an:

*„Dem Antrag ist eine knappe Beschreibung der beabsichtigten Maßnahmen zur Erneuerung/Aufrüstung, der damit verfolgten Änderungen im Anlagenbestand und der sich daraus ergebenden betrieblichen Auswirkungen beizuschließen.“*

Zu § 107 Abs. 4:

Der ggstl. Entwurf sieht derzeit keine Rechtsfolgen im Falle einer Fristversäumnis durch die Behörde vor. Wir empfehlen daher, den Text in Abs. 4 durch folgenden letzten Satz zu ergänzen:

*„[...] Ergeht innerhalb der Frist keine Entscheidung, besteht für das gem. Abs. 1 beschriebene und beantragte Vorhaben keine Inbetriebnahmegenehmigungspflicht.“*

#### **Zu § 110 (Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypgenehmigung):**

§ 110 regelt unter anderem die Erforderlichkeit einer Genehmigung für das Inverkehrbringen, bevor ein EVU ein Schienenfahrzeug einsetzt.

Gilt § 110 somit nur für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des 8. Teiles fallen bzw. gilt § 110 somit nicht für Bestandsfahrzeuge mit eine Inbetriebnahmegenehmigung vor 31.10.2020 auf Basis des bisher geltenden EisbG (§ 34, § 41, ...) und auch nicht für den Fall, wenn Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Schienenfahrzeug einsetzen?



### **Zu § 112 Z 2 (Prüfung vor Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeuges):**

Zu dieser Bestimmung stellen wir fest, dass Artikel 23 der Interoperabilitäts-RL (EU) 2016/797 zum sogenannten „Route Compatibility Check“ beinahe wortwörtlich übernommen wurde. Aus unserer Sicht ergeben sich hier zwei Problemfelder:

1. Anwendbarkeit: Aus § 112 ergibt sich die Anwendbarkeit auf Schienenfahrzeuge, für die eine „Genehmigung für das Inverkehrbringen“ erteilt wurde. Es ist nicht geregelt, wie mit (aktuell einer großen Anzahl von) Schienenfahrzeugen zu verfahren ist, für die eine GIF nicht erteilt wurde, da diese nach anderen Regelungen (vor Umsetzung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets) zugelassen wurden.
2. Durchführbarkeit: Der Unionsgesetzgeber hat vorgesehen, dass die Durchführung der Prüfung automationsgestützt mittels der von der Eisenbahnagentur der EU zur Verfügung gestellten IT-Datenbanken ERATV und RINF ablaufen soll. Dabei soll das ERATV (Europäisches Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen) die fahrzeugseitigen technischen Parameter und das RINF (Eisenbahn-Infrastrukturregister) die streckenseitigen technischen Parameter beinhalten, die dann miteinander für die von dem Fahrzeug zu befahrenen Strecken auf Verträglichkeit geprüft werden sollen. Aktuell von uns durchgeführte Versuche haben ergeben, dass weder die fahrzeugseitige Datenbank ERATV, noch das streckenseitige RINF diese Daten in ausreichender Quantität und Qualität beinhalten. Es ist außerdem nicht klar, wie diese Daten jeweils miteinander in Vergleich zu bringen sind. Mangels einer technischen Vorgabe bzw. einer Anwendungsrichtlinie seitens der Eisenbahnagentur, ist auch derzeit keine einsatzfähige IT-Lösung vorhanden, die diesen automationsunterstützten Abgleich durchführen könnte. Es ist nicht zu erwarten, dass sich diese Situation bis zur Umsetzung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets im EisbG signifikant verbessert.

Die im Gesetzestext genannten „*anderen Informationen*“, auf deren Grundlage die Prüfung bei Nicht-Verfügbarkeit des RINF durchzuführen wäre, können nicht automationsunterstützt verarbeitet werden. Schon die reine Menge an Parametern, die einerseits von den eingesetzten Fahrzeugen (tausende Lokomotiven, zehntausende Güterwagen) und andererseits von den befahrenen Strecken (tausende Kilometer) stammen, macht für EVU eine manuelle Prüfung „*vor Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeugs*“ schlicht unmöglich.

Fazit: Zum § 112 werden unbedingt Übergangsbestimmungen benötigt, die sich an den derzeitigen von den Infrastrukturbetreibern durchgeführten Maßnahmen, die die Kompatibilität eines Fahrzeugs mit der Strecke bestätigen (Netzzustimmung), orientieren. Es ist außerdem zu regeln, wie mit Fahrzeugen zu verfahren ist, für die keine GIF erteilt wurde.

Im Hinblick auf die im letzten Unterabsatz erwähnten Prüffahrten regen wir die Einfügung des folgenden Verweises an: „§ 53a Abs 2 findet Anwendung.“

### **Zu § 113 (Nichterfüllung grundlegender Anforderungen):**

Zu Abs. 1: Die Formulierung des § 113 Abs 1, 1. Satz EisbG ist insofern problematisch, als ein EVU keineswegs zwingend der Halter des eingesetzten Schienenfahrzeugs ist. Ein EVU kann bestimmte Maßnahmen ergreifen, z.B. dass ein Fahrzeug erst wiedereingesetzt wird, wenn ein Fahrzeughalter die Korrekturmaßnahmen ergriffen hat. Einem EVU ist es allerdings nicht möglich – sofern es nicht selbst der Fahrzeughalter ist –, bauliche Änderungen durchführen, da es nicht der Verfügungsberechtigte des Fahrzeugs ist. Hier sollte unbedingt der Fahrzeughalter ebenso gesetzlich zur Herstellung eines rechtskonformen Zustands in die Pflicht genommen werden. In diesem Zusammenhang ist auch unklar, wie mit Abweichungen umgegangen werden soll, wenn es sich um ein Fahrzeug eines ausländischen Halters handelt, welches das EVU übernommen hat. An diesem Fahrzeug kann das EVU keine Korrekturmaßnahmen zur

Herstellung der Übereinstimmung ergreifen. In diesem Fall wäre eine geeignete Korrekturmaßnahme beispielsweise die Zurückweisung eines Fahrzeuges.

Zu Abs. 2, 5 und 6: Die Verständigung in Abs. 2 bezüglich eines trotz Vorliegens einer Genehmigung zum Inverkehrbringen die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllenden Schienenfahrzeuges an den Betreiber des betreffenden Fahrzeuges scheint – nicht nur, aber besonders im Güterverkehr – nicht zielführend, zumal der Betreiber oftmals wechselt (siehe etwa AVV oder RIC). Zweckmäßig erscheint hier die Verständigung des Fahrzeughalters. Wir ersuchen um entsprechende Berücksichtigung. Selbiges gilt für die Regelungen in Abs. 5 und 6, welche ebenfalls den Fahrzeughalter treffen sollten.

#### **Zu § 114 (Registrierung von Schienenfahrzeugen):**

Zu Abs. 1: Wir schlagen folgende Adaptierung des letzten Satzes in Anlehnung an Art 47 (6) RL 2016/796 vor:

*Weiters hat der Halter für die Rücknahme der Eintragung eines Schienenfahrzeuges aus dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister zu sorgen, wenn das Schienenfahrzeug abgewrackt wird oder der Halter sich dazu entschieden hat, die Registrierung eines Schienenfahrzeuges nicht länger aufrechtzuerhalten.*

Zu Abs. 2: Als Halter wird definiert, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt. Das würde wiederum bedeuten, dass ein Halter auch immer ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein muss. Dies würde jedoch dem gängigen Verständnis, insbesondere im Güterverkehr, widersprechen.

#### **Zu § 125 (Anwendungsbereich 9. Teil EisbG):**

Wir gehen aufgrund der vorgesehenen Änderungen von vielen Erleichterungen für den ÖBB-Konzern aus und begrüßen dementsprechend diese Änderungen ausdrücklich:

Tfzf der Klassen A und B werden demnach für alle Strecken der Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen nur mehr gem. EisbG ausgebildet, wodurch die Prüfung gem. TfVO (Kommission) hinfällig ist. Dies ist jedenfalls positiv zu bewerten und aus unserer Sicht dringend erforderlich.

Dies betrifft auch Ausbildungen für vernetzte Nebenbahnen, die mit besonderen Betriebssystemen wie ZSB 5 - Betrieb und ZSB 1/II – Betrieb ausgestattet sind (erfolgen lt. Entwurf im Zuge der Ausbildung nach EisbG und werden in die Bescheinigung eingetragen), wodurch die Prüfung gem. TfVO (Kommission) hinfällig ist. Dies ist jedenfalls positiv zu bewerten und aus unserer Sicht dringend erforderlich.

Wir gehen davon aus, dass jede/r geprüfte Tfzf B auch Hilfseinrichtungen wie etwa Werkstättenbereiche und Produktionsstützpunkte, die in Bereich dieser „Eisenbahnen“ liegen, befahren darf bzw. KEINE zusätzliche Prüfung gem. einem anderen Regelwerk erforderlich sein wird. Selbstverständlich muss dafür eine Ausbildung und Prüfung gem. EisbG bzw. ev. ein Eintrag in der Bescheinigung erfolgen.

Wir gehen ebenfalls davon aus, dass A-Tfzf (also keine Strecken-Tfzf), die im Bereich dieser Eisenbahnen ausgebildet werden, ebenfalls gem. EisbG ausgebildet werden und somit keine zusätzliche Prüfung gem. TfVO erfolgen muss.

Aus legistischer Sicht sollte lediglich die eigenständige Definition der „Eisenbahn“ für einen Gesetzesteil nochmals hinterfragt werden (§ 125 Abs 1). Es erscheint zweckmäßiger, die Anwendung des 9. Teils des EisbG auf Haupt- und vernetzte Nebenbahnen zu beschränken.

### **Zu § 129 Z 1 (Mindestalter für Triebfahrzeugführer/innen):**

Wie bereits zuletzt in den bisherigen vom BMK eingerichteten Arbeitsgruppen dargelegt, setzt sich der ÖBB-Konzern für eine Herabsetzung des gesetzlichen Mindestalters bei Triebfahrzeugführer/innen auf 19 Jahre ein und erinnert daran, dass ebendiese Herabsetzung des Tzf-Mindestalters auch bereits Gegenstand des BMVIT/BMK-Ministerialentwurfs vom 1.5.2019 (anlässlich der damals bevorstehenden Umsetzung der Marktsäule des 4. Eisenbahnpakets) war.<sup>4</sup>

Die Herabsetzung des Tzf-Mindestalters von 20 auf 19 Jahre würde dem ÖBB-Konzern und auch allen übrigen Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit geben, „ihren“ ausgebildeten Lehrlingen, die das System Bahn im Rahmen ihres Lehrberufs bereits kennengelernt haben und daher wertvolle Fachkräfte sind, nach Abschluss dieses Lehrberufs „nahtlos“ eine weitere attraktive Karriereperspektive im Bahnsektor zu bieten. Weiters würde so der unnötige und vor allem ineffiziente Know-How-Abfluss, der derzeit besteht, weil die im Bahnbereich ausgebildeten Lehrlinge den Bahnsektor oftmals zugunsten anderer Branchen aufgrund der dortigen sofort im Anschluss an die Lehre vorhandenen Entwicklungs- und Verdienstmöglichkeiten verlassen, wirksam vermieden bzw stark eingedämmt werden.

### **Zu § 152 (Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung):**

Es wird zukünftig aufwändiger, eine Genehmigung als Schulungseinrichtung für Tzf zu erlangen. Diese zu erbringenden Nachweise fließen in die Erlangung der Sicherheitsgenehmigung bzw bei EVU in die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung ein, was zu einer Erleichterung der Zertifizierung einer Schulungseinrichtung führen sollte.

In den Erläuterungen zur Novelle bezieht sich diese Erleichterung jedoch nur auf die „Sicherheitsbescheinigung“ – also ausschließlich auf EVUs (siehe Erläuterungen: *„Eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung kann den Nachweis des geeigneten Umfelds ersetzen.“* Wir ersuchen um Berücksichtigung, dass die Erläuterungen auch eine *„aufrechte Sicherheitsgenehmigung“* als Möglichkeit anführen, um den Nachweis des geeigneten Umfelds zu ersetzen bzw zu erbringen.

Zu Abs 2 lit c sollte anstelle des Begriffs *„Triebfahrzeugführererlaubnis“* der Begriff *„Fahrerlaubnis“* verwendet werden. Zu Abs 2 lit f sollte anstelle des Begriffs *„Adäquatheit“* der Begriff *„Adäquanz“* oder *„Angemessenheit“* verwendet werden.

Zu lit h letzter Halbsatz: Regelwerke sind nicht nur vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch von Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitzustellen. Daher ersuchen wir den Begriff *„Infrastrukturbetreiber“* durch den Überbegriff *„Eisenbahnunternehmen“* zu ersetzen.

### **Zu § 186 – Nationale Sicherheitsvorschriften:**

Die vorgeschlagene Formulierung für § 186 Abs 1 Z 2 geht in problematischer Weise über die Vorgaben der TSI OPE hinaus. Diese normieren in Anlage I Bereiche, in welchen nationale Sicherheitsvorschriften noch erlaubt sind. Zur Vermeidung von *Gold Plating* wird daher folgende Formulierung angeregt:

*2. soweit Betriebsvorschriften von unter diesen Gesetzesteil fallenden Eisenbahnen von den TSI noch nicht abgedeckt oder nach deren Ausnahmetatbeständen weiterhin zulässig sind;*

---

<sup>4</sup> Siehe 145/ME XXVI. GP, Artikel 1 Z 61, online abrufbar unter [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME\\_00145/](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME_00145/)

### **Zu § 191 (Hilfe für Unfallopfer):**

Wir sind der Ansicht, dass die Verpflichtung zur Hilfeleistung sowohl Eisenbahnverkehrs- als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen gleichermaßen treffen sollte, sofern ein entsprechendes Verschulden vorliegt. Eine bloße Einschränkung auf Eisenbahnverkehrsunternehmen erscheint nicht sachgerecht.

Weiters ist der Opferbegriff für sich genommen äußerst dehnbar. Da § 191 aber ohnehin auf Beschwerdeverfahren nach Art 27 der EU-VO 1371/2007 abstellt, ist klar, dass für die Inanspruchnahme dieser zusätzlichen Hilfeleistung bzw –stellung ohnehin nur Fahrgäste im Sinne dieser EU-Verordnung in Betracht kommen. Dies sollte auch klar im Gesetzestext zum Ausdruck kommen und wir schlagen daher folgende Formulierung vor:

*§ 191. Nach einem schweren Unfall haben die daran beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen den ~~Opfern~~Fahrgästen Hilfe anzubieten, bestehend in der Unterstützung bei Beschwerdeverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und anderen in einem solchen Zusammenhang eingerichteten unionsrechtlichen Beschwerdeverfahren, und unter anderem bestehend in der Leistung psychologischer Hilfe für die Unfallopfer und deren Familienangehörige.*

### **Zu § 201 – Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung:**

Der im Entwurfstext in Abs 1 enthaltene Begriff „wesentlich geändert“ ist für die Praxis zu unbestimmt und wird zu Anwendungsproblemen führen.

Für Abs 1 wird folgende klarstellende Ergänzung angeregt:

*(1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie anzuzeigen, wenn die Teilsysteme Infrastruktur, Signalgebung oder Energieversorgung oder die Grundsätze in einer unmittelbar deren Betrieb oder deren Instandhaltung so erheblich geändert werden, dass im Ergebnis ein Teilsystem eine für das Netz zur Gänze wesentliche Veränderung erfährt.*

### **Zu § 206 (Zuweisung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle):**

Wie bereits bei § 36 erwähnt, hat diese Bestimmung zur Konsequenz, dass die von § 40-Personen begleiteten Probefahrten von z.B. Neubaufahrzeugen nicht mehr möglich wären. Dies ist in Zusammenschau mit § 36 Abs. 6 inkonsistent. Wir verweisen im Detail auf unsere obigen Anmerkungen.

### **Zu § 209 (Funktionen des Instandhaltungssystems):**

Zu Abs. 1 Z 2: Die ECM-Verordnung 2019/779 sieht für die ECM2-Funktion vor: e) *Verwaltung der Konfiguration aller technischen Änderungen, die die Systemintegrität des Fahrzeugs betreffen.*

Der Begriff „Konfigurationsmanagement“ ist hingegen ein belegter Begriff, der in der Halterverantwortung liegt. Wir regen daher an, statt dem Begriff „Konfigurationsmanagement“ den Begriff aus der ECM-VO („Konfiguration aller technischen Änderungen“) ins EISbG zu übernehmen.

Zu § 209 Abs 1 Z 3 - Hier würden wir folgende Formulierung bevorzugen:

*„eine Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der **Zuführung** **Abzweigung** von Schienenfahrzeugen zur Instandhaltung (...)*“

Zu Abs. 4: Hierzu haben wir folgende redaktionelle Anmerkung:

Das Satzende fehlt und ist zu ergänzen: „... *beziehen, zu erfüllen.*“

### **Zu § 210 (Zertifizierung des Instandhaltungssystems für Güterwagen):**

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 – deren Anwendungsbereich nur Fahrzeuge, die der Interoperabilitätsrichtlinie unterliegen, umfasst – sieht (mit einer gewissen Übergangszeit) die Zertifizierung des Instandhaltungssystems für alle Fahrzeugarten vor.

Im gegenständlichen Entwurf des § 210 ist jedoch nur mehr von einem Zertifizierungserfordernis für Güterwagen die Rede. Dies bedeutet in weiterer Folge, dass für die Instandhaltung von Personenwagen, Lokomotiven, Triebzügen oder Triebwagen (also für angetriebene Fahrzeuge, welche in Personenzügen verwendet werden) auf österreichischer Infrastruktur außerhalb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen keine Verpflichtung zur Zertifizierung des Instandhaltungssystems besteht.

### **Zu § 211 (Maßnahmen zur Risikobegrenzung):**

Die Aufnahme dieser Bestimmung wird von uns kritisch hinterfragt.

Insbesondere Abs 1 Z 3 und 4 würde in dieser Form erhebliche Auswirkungen auf die SNNB und Beschaffungs-, Wartungsverträge und dergleichen (Überprüfung, Änderung) haben.

Wir sehen hier im Text eine gewisse Unschärfe, die in der Praxis trotz umfassender Risikomanagementmaßnahmen Anlass zu unbestimmten „Generalklauseln“ in Verträgen oder pro forma wirkenden Zusatzverträgen „über die Maßnahmen zur Risikobegrenzung-CSM“ führen. Aus unserer Sicht führt diese Bestimmung zu einem unverhältnismäßigen Aufwand, der wiederum nur wenig Nutzen für das Risikomanagement mit sich bringt. Eine „nachträgliche“ Vorschreibung von konkreten Maßnahmen ist in laufenden Verträgen überdies schwer durchführbar.

Wir schlagen daher klarstellend folgende Ergänzung des Einleitungssatzes von Abs.1:

*(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für Betrieb und Instandhaltung: (...)*

sowie die Einfügung des folgenden Abs 2 vor (die Abs 2 und 3 idF des Ministerialentwurfs würden daran als Abs 3 und 4 anschließen):

*(2) Abs 1 ist nicht anzuwenden*

- 1. bei Maßnahmen aufgrund von Naturereignissen, zur Abwendung von Gefahr in Verzug sowie der kurzfristigen Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit,*
- 2. bei Maßnahmen, die ohne Zusammenhang mit bestehender, in Betrieb befindlicher Infrastruktur stehen, wie insbesondere Baustellen mit noch nicht mit dem Netz verknüpften Anlagenteilen, und*
- 3. wenn vom betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder seinen jeweiligen Auftragnehmern bereits das Kontrollverfahren gemäß Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 angewendet und erfüllt wird.*

Abs 2 bewirkt eine umfangreiche Offenlegungspflicht, die insbesondere hinsichtlich Datenschutz und Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse in die Sphäre der verpflichteten Unternehmen eingreift und gegebenenfalls mit entgegenstehenden Interessen kollidiert.

### **Zu § 213 (Austausch von Schienenfahrzeugen):**

§ 213 spricht vom Austausch und differenziert dabei nicht zwischen der „Übertragung der Haltereigenschaft“ und den „Übergaben im Betrieb“. Diese fehlende Differenzierung kann in der

Praxis zu einer problematischen Auslegung und Handhabung vonseiten der Verwaltung führen. So wären etwa in jedem Fall (sowohl bei der Übertragung der Halterschaft als auch bei der bloßen Übergabe im Betrieb) ein Austausch diverser Unterlagen möglich, wie z.B.

- Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke
- Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen
- Frachtpapieren

Wir ersuchen daher, diese Bestimmung dahingehend zu konkretisieren, dass für jede Art von Übergabe der entsprechende Austausch konkreter genannter Informationen bzw. Unterlagen vorgeschrieben wird.

### **Zu § 218 (Schwerwiegendes Sicherheitsrisiko):**

Zu Abs. 2: Wir regen an, den Begriff „*InhaberIn*“ durch den Begriff „*Inhaber*“ zu ersetzen, da auf das Unternehmen Bezug genommen wird.

Zu Abs. 4: Wir ersuchen um folgende Ergänzung: „*Sind seit der behördlichen Auftragung an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, Sicherheitsmaßnahmen zu befolgen, bereits mehr als drei Monate vergangen, und ist die Bestimmung des Absatzes 3 nicht zur Anwendung gelangt, hat...*“

### **Zu § 221 Befugnisse im Rahmen der Aufsicht**

§ 221 bedarf einer systemkonformen Klarstellung dahingehend, dass Adressat der behördlichen Aufsicht das Eisenbahnunternehmen ist. Vorgeschlagen wird eine Präzisierung im einleitenden Satz des Abs 1:

*(1) Führt die Behörde aufgrund dieses Bundesgesetzes oder aufgrund unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen Überprüfungen oder Überwachungen durch, hat das überprüfte oder überwachte Eisenbahnunternehmen auf Verlangen der Behörde oder den von ihr beigezogenen Sachverständigen, (...)*

Weiters sollte in der Bestimmung explizit die Verpflichtung der Behörde zur **Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen** aufgenommen werden.

Abs. 1 Zif. 1 und 2 sehen jeweils die Möglichkeit vor, dass die Behörde Unterlagen auch vervielfältigen kann. Eine Vervielfältigung ist aus Sicht der ÖBB für die Überprüfung nicht erforderlich und wird abgelehnt. Die (bereits bestehenden) Vorlage- und Einsichtsrechte der Behörde (siehe § 26 EisbG) bieten auch für Zwecke der „Überprüfung“ eine sinnvolle und ausreichende gesetzliche Grundlage. Jedenfalls sollte aber die entsprechende Befugnis nicht mehrmals (derzeit Z1 **und** Z2) angeführt werden; beide Ziffern sollten daher jedenfalls in eine einzige Ziffer überführt werden.

Abs. 1 Zif. 4, welcher die Vorführung der Funktionsfähigkeit von Eisenbahnanlagen, eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, von Schienenfahrzeugen sowie von Anlagen und Betriebsmitteln in Schulungseinrichtungen vorsieht, wird ebenfalls abgelehnt.

Was die zeitliche Lage der Überprüfungen und die Durchführung von Augenscheinen, Audits, Inspektionen etc. betrifft, sieht der Entwurf keinerlei Einschränkungen vor; Überprüfungen könnten also dem Grunde nach auch an gesetzlichen Feiertagen oder in der Nachtzeit vorgenommen werden, d.h. zu Zeiten, an denen der zu überprüfende Standort bzw. die zu überprüfende Anlage vom Eisenbahnunternehmen regulär nicht mit Personal besetzt ist. Hier würde die uneingeschränkte Ermöglichung der Überprüfung die Eisenbahnunternehmen und ihre MitarbeiterInnen über Gebühr belasten. Überprüfungen im Sinne von (Orts)augenscheinen

sollten daher **nur zu Betriebs- und/oder Geschäftszeiten** des zu Überprüfenden – d.h. anhand der konkret am zu überprüfenden Standort geltenden Betriebs- und/oder Geschäftszeiten erfolgen (siehe dazu auch die Regelung des § 96 Abs 5 EisbG, § 338 Abs 1 GewO oder auch § 56a AMG).

Nach dem Gesetzesentwurf ist eine behördliche Überprüfung ein (eisenbahn)gesetzlich vorgesehener Eingriff in das Hausrecht und die verfassungsgesetzlich gewährleistete Eigentumsfreiheit; die normunterworfenen Eisenbahnunternehmen müssen daher klar erkennen können, dass die einschreitenden Personen Behördenvertreter sind, die ihre gesetzlichen Überprüfungsbefugnisse wahrnehmen. Zu diesem Zweck sind die Behördenvertreter **mit entsprechenden behördliche Ausweisen auszustatten**, die diese zu Beginn der Überprüfung den zu Überprüfenden vorzulegen haben (vgl. etwa § 141a LFG zur Ausweispflicht von „Aufsichtsorganen“ in Ausübung luftfahrtrechtlicher Aufsichtstätigkeiten).

**Es fehlt in dem Zusammenhang auch eine Regelung über die „Rechte“ des Überprüften/Überwachten**, wie auf nicht konformes bzw. überschießendes Vorgehen der Behörde reagiert werden kann (abgesehen von den Verfahrensrechten nach AVG), insbesondere wenn die Ausübung von Aufsichtsbefugnisse zu massiven betrieblichen Beeinträchtigungen führen können. Auch wird in nicht allen Fällen die Überprüfung ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen seitens des Überprüften ablaufen können (Betreten der Gleise, Einschränkung des Betriebes,..). Wenn eine Einschau in personenbezogene Daten vorgenommen wird, bestehen auch datenschutzrechtliche Implikationen.

#### **Zu § 223 Herstellung eines rechtskonformen Zustandes**

Unklar ist die von der Behörde festzulegende Frist, innerhalb welcher der Überprüfte den entsprechenden Zustand herstellen muss (.....*„innerhalb einer angemessenen, von ihr zu bestimmenden Frist.....“*). Wie wird die Länge der Frist bestimmt und was ist angemessen? Hier bedarf es einer klaren Vorgabe des Gesetzgebers, der den Ermessensspielraum der Behörden konkretisiert. Wir regen daher an, dass noch **eine angemessene Mindestfrist** (zB mindestens 14 Tage) aufgenommen wird.

#### **Zu §§ 227ff - Strafbestimmungen):**

In den §§ 227 bis 229 werden zum Teil neue Strafbestimmungen vorgeschlagen und zum Teil bereits bestehende Strafbestimmungen an die durch Unionrecht (technische Säule des 4. EP) geänderte Terminologie und Systematik angepasst. Dies ist dem Grunde nach unstrittig. Zugleich wird für diese Verwaltungsübertretungen allerdings **ein unverhältnismäßiger, und zwar doppelt so hoher Strafraumen** wie bislang für vergleichbare Übertretungen (bis zu € 14.000,- anstelle derzeit bis zu € 7.000,-) festgelegt.

Bedauerlicherweise ist den Erläuterungen an keiner Stelle zu entnehmen, welche Gründe eine so massive Erhöhung des Strafraumens rechtfertigen würden. Auch sind dem ÖBB-Konzern in der bisherigen Verwaltungspraxis und Vollziehung eisenbahnrechtlicher Strafbestimmungen keine general- oder spezialpräventive Gründe in Bezug auf in Österreich tätige Eisenbahnunternehmen bekannt, die die Verdoppelung des Strafraumens erforderlich erscheinen lassen.

Ohne nähere Begründung des Gesetzgebers sprechen wir uns gegen eine pauschale Erhöhung des Strafraumens in diesen Bestimmungen aus. Die Erforderlichkeit einer solchen Erhöhung sollte daher nochmals für jeden einzelnen Tatbestand evidenzbasiert geprüft und bejahendenfalls in den Erläuterungen entsprechend dokumentiert werden.

Auch den Strafraumen im Zusammenhang mit der Durchsetzung der Aufsichtsbefugnisse (§ 229 Z 2) halten wir für deutlich zu hoch; vergleichbare Vergehen sind zB nach der Gewerbeordnung mit einer Geldstrafe von lediglich bis zu € 2.180,- bedroht (vgl §§ 366 Z 26 iVm § 338 GewO).

**Zu § 227 Z 4 und 5:**

In die Erläuterungen ist für die Praxis nicht nur der EisbU, sondern auch der zahlreichen zur Vollziehung zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden eine Klarstellung aufzunehmen, dass in Bezug auf *Bestandsanlagen* eine solche Verpflichtung solange nicht verletzt worden sein kann, solange nicht *nach Inkrafttreten* dieser Bestimmung *eine Erneuerung, eine Aufrüstung oder ein Umbau iSd IOP-RL* durchgeführt wird.

**Zu § 231 Abs 2:**

Auch hier soll es im Ergebnis zu Strafverschärfungen kommen, indem nun sämtliche und nicht nur „schwerwiegende“ Verstöße gegen die EU-Fahrgastrechte-VO und das EisbBFG eine Verwaltungsübertretung mit einem Strafraumen von bis zu € 7.000,- (im Wiederholungsfall bis zu € 10.000,-) bilden. Nach Art 29 der EU-Fahrgastrechte-VO müssen die von den Mitgliedstaaten vorzusehenden Sanktionen ua aber auch verhältnismäßig sein; in Anbetracht der mannigfaltigen und auch unterschiedlich zu gewichtenden Entschädigungs-, Informations- und Hilfeleistungspflichten halten wir einen pauschalen Strafraumen von € 7.000,-/€ 10.000,- nicht für verhältnismäßig.

**Zu § 242 (Übergangsbestimmungen):**

In den Übergangsbestimmungen des § 242 Abs 6 wird auf den 16.06.2019 referenziert, obwohl Österreich die Option zur Verlängerung der Umsetzungsfrist des vierten Eisenbahnpaketes auf den 30.10.2020 in Anspruch genommen hat.

Wie auch bereits das BMK in seiner aktuellen Stellungnahme zum gegenständlichen Ministerialentwurf hingewiesen hat (vgl. 7/SN-51/ME XXVII. GP), würde damit faktisch ein rückwirkendes Inkrafttreten von § 108 EisbG normiert werden. Dies ist allerdings insofern problematisch und nicht durchführbar, als bereits abgeschlossene Vergabeverfahren nach Inkrafttreten der EisbG-Novelle nun klarerweise nicht mehr neu aufgerollt werden können. § 242 Abs 6 EisbG sollte uE daher ersatzlos entfallen.



## 2. Stellungnahme zu weiteren Änderungsvorschlägen des ÖBB-Konzerns zum 6. und 7. Teil des EisbG

Weiters möchten wir an dieser Stelle auch unsere mittlerweile umfangreichen Änderungsvorschläge im Bereich der Eisenbahnregulierung nochmals in Erinnerung rufen und um entsprechende Prüfung und Berücksichtigung bitten. Dazu im Einzelnen:

### Zu §§ 55 Abs. 5 (Trennungsmaßnahmen) und 55f Abs. 11 (Finanzielle Transparenz):

Im Sinne bisher ergangener verwaltungsgerichtlicher Entscheidungen (siehe dazu Beschluss des BVwG vom 5.7.2017 (W110 2146830-1/12E) und (noch nicht rechtskräftige) Erkenntnis des BVwG vom 10.12.2018 (W 110 2162055-1/40E) sehen wir **eine Plausibilisierung zur Überprüfung finanzieller Aspekte als ausreichend an**. Dies ist auch mit dem Wortlaut der Richtlinie (RL) 2016/2370/EU vereinbar.

Weiters ist der **Adressatenkreis jener Unternehmen, welche der SCK Buchführungsdaten bzw. sachdienliche Informationen vorlegen muss, zu weit gefasst und entspricht nicht dem Richtlinientext**. Der Richtlinientext beschränkt sich auf den Infrastrukturbetreiber, den Betreiber von Serviceeinrichtungen sowie von sonstigen Stellen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs.

Zur wortlautidenten Umsetzung mit der Richtlinie und zur Vermeidung von „Gold-Plating“ sowie der Klarstellung des Prüfungsmaßstabes im Sinne der angeführten verwaltungsgerichtlichen Judikatur schlagen wir folgende Änderungen vor:

*§ 55 (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 zur Plausibilisierung** dieser Daten erforderlich und angemessen ist.*

*§ 55f (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 zur Plausibilisierung** dieser Daten erforderlich und angemessen ist.*

### **Zu § 55c Abs. 2 (Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens):**

Unklar ist, wer aller mit den „dem Vorstand und dem Aufsichtsrat eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens unmittelbar unterstellten Führungskräften“ gemeint ist. Dies ist insofern wesentlich, da für diese Personen strengere Bestimmungen hinsichtlich des diskriminierungsfreien und unparteiischen Handelns gelten. Eine Klarstellung in den Erläuterungen wäre hier hilfreich.

### **Zu § 55e (Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung):**

Zur Klarstellung schlagen wir folgende Definition des Begriffes „Verkehrsmanagement“ in § 55 e Abs 2 vor:

*§ 55e (2) Das Verkehrsmanagement umfasst im Wesentlichen die in § 58 Abs 1 Z 2 und Z 4 genannten Tätigkeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.*

### **Zu § 58 Abs. 1 (Zur Abgrenzung des Mindestzugangspaketes gegenüber Serviceeinrichtungen bzw. Serviceleistungen):**

Gemäß § 10a umfasst die „Eisenbahninfrastruktur“ die Anlagen, die im Anhang I der RL 2012/34/EU angeführt sind.

In § 58 Abs 1 Z 1 wurde wortident der Text der RL 2012/34/EU (Anhang II, Punkt 1, lit c) übernommen („Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen“). Der im § 58 Abs 1 Z1 angeführte Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ umfasst (siehe § 10a) jedoch bereits „Weichen“ (vgl. Anhang I Teilstrich 2 der RL 2012/24/EU) oder „Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung“ (vgl. Anhang I Spiegelstrich 7 der RL 2012/34/EU). Somit wiederholt der Gesetzgeber lediglich Anlagen, die bereits vom Begriff der Eisenbahninfrastruktur umfasst sind.

Das Verständnis des Mindestzugangspaketes nach § 58 EisebG und den einschlägigen europarechtlichen Richtlinienvorgaben war seit jeher als das für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen **unbedingt erforderliche Mindestmaß** an Leistungen für die Durchführung einer Zugfahrt konzipiert: Die EU-Kommission hat bereits zu Beginn der Liberalisierung des Eisenbahnwesens unter dem Zugangsrecht bzw. „*Mindestzugangspaket*“ die „*Mitnutzung*“ jener Eisenbahninfrastrukturanlagen verstanden, die ein durchfahrender mit Dieseltraktion ausgestatteter (Transit-)Zug benötigt. Umfasst waren auch die allfällig notwendige eisenbahnbetriebliche Mitnutzung der Nebengleise, bspw. für Zwecke des erforderlichen Abwartens von Zugkreuzungen oder Überholungen udgl., sowie sämtliche Leistungen der Zugsteuerung, der Zugdisposition und der notwendigen eisenbahnbetrieblichen Information/Kommunikation sowie die Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen.

Jedoch kommt es aufgrund der Verwendung des Begriffes „Eisenbahninfrastruktur“ in § 58 Abs 1 Z 1 im Sinne des § 10a EisebG bzw des Anhangs I RL 2012/34/EU **in der Praxis zu Auslegungsproblemen hinsichtlich der konkreten Abgrenzung der vom Mindestzugangspaket umfassten Anlagen und Leistungen.**

Aus praktischer Sicht wäre daher eine **Klarstellung wünschenswert, welche „Leistungen“ betreffend die Eisenbahninfrastruktur einen derart engen Konnex zur Durchführung der Zugfahrt an sich aufweisen, dass sie dem Mindestzugangspaket zuzurechnen sind** – zB durch Einfügung in § 58 Abs 1 Z 1 EisebG: „... die Nutzung der *für die Fahrt eines Zuges zwingend erforderlichen Teile* der Eisenbahninfrastruktur ...“.

Mangels einer solchen gesetzlichen Klarstellung, welche Anlagenteile in Serviceeinrichtungen als zum Mindestzugangspaket zu rechnende Eisenbahninfrastruktur angesehen werden müssen, **fehlt** der gesetzlichen Regelung des EisbG die verfassungsrechtlich (Art 18 B-VG) **notwendige Determinierung**.

So ließen sich in der Praxis zahlreiche Beispiele anführen, in denen eine Abgrenzung zwischen Mindestzugangspaket und Serviceeinrichtung bzw. -leistungen letztendlich aufgrund der faktischen Gegebenheiten nicht möglich oder nur mit *"geradezu archivarischem Fleiß"* bzw. einer *"gewissen Lust an der Lösung von Denksport-Aufgaben"* (VfSlg 3130/1956, 12420/1990) vorstellbar erscheint: Beispielsweise sind gemäß Anhang I Teilstrich 5 die Anlagen des „Oberbaus“ (Schienen) ein Teil der „Eisenbahninfrastruktur“, diese Anlagen sind jedoch auch für die Erbringung der Serviceleistung „Abstellgleise“ in § 58b Abs 1 Z 4 unabdingbare Voraussetzung. Auch die im Anhang I letzter Teilstrich erwähnten „Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten“, sind gemäß § 58b Abs 1 Z 1 („geeignete Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf“) eine Serviceeinrichtung/-leistung.

Besonders plakativ sind die Abgrenzungsprobleme am Beispiel der *"Personenbahnsteige"*: Diese wurden erst nach einer Entscheidung des EuGH (EuGH 10.7.2019, Rs C-210/18) dem Mindestzugangspaket zugeschlagen, wenngleich es sich seit jeher um Teilanlagen der Serviceeinrichtung Personenbahnhof gemäß § 58b Abs 1 Z 1 EisbG handelte. Der Generalanwalt hielt in diesem Zusammenhang fest, dass der Richtliniengeber *"mit der Definition der Eisenbahninfrastruktur einerseits und der Serviceeinrichtungen andererseits eine gewisse Verwirrung hervorgerufen hat"* (Schlussanträge vom 28.3.2019, Rz 1). Auch unterstrich der Generalanwalt, dass die **"genaue Festlegung der Grenze zwischen diesen Bereichen ..., insbesondere in bestimmten komplexeren Fällen, schwierig sein"** (Rz 54) könnte. **"In Ermangelung einer Vorschrift, die die einen Bereiche von den anderen genauer abtrennt, müssen sich der Infrastrukturbetreiber und der Bahnhofsbetreiber einigen oder den Streit der Eisenbahnregulierungsstelle zur Entscheidung vorlegen"** (Rz 61).

Nach diesen Ausführungen des Generalanwalts vor dem EuGH steht es dem österreichischen Eisenbahngesetzgeber **offen**, gesetzlich eine Abgrenzung vorzugeben, welche im Hinblick auf die damit verbundene Eigentumsbeschränkung geeignet, erforderlich und verhältnismäßig ist. Aus Sicht des österreichischen Verfassungsrechts ist er dazu sogar **verpflichtet**, will er eine mangelnde Determinierung (und damit Verfassungswidrigkeit) der gesetzlichen Abgrenzung des Mindestzugangspakets verhindern.

Es wird daher die Aufnahme einer Klarstellung vorgeschlagen, um in § 58b Abs 1 Z 1 EisbG klarzustellen, welche Anlagenteile nicht Teil des Mindestzugangspakets sind (siehe unten zu § 58b Abs 1 Z 1).

### **Zu § 58 Abs. 2 idgF (Mindestzugangspaket):**

Nach der in § 58 Abs 2 EisbG angeführten Vorgabe ist das Mindestzugangspaket *"transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden"*.

Diese Vorgabe läuft nach Ansicht des ÖBB-Konzerns dem geltenden Unionsrecht zuwider. Denn das Mindestzugangspaket stellt bereits die Leistungen sicher, ohne die der Verkehrsdienst nicht erbracht werden kann. Folglich ist kein sachlicher Grund ersichtlich, wieso § 58 Abs 2 EisbG – zusätzlich – eine "ausreichende Entbündelung" anordnet. Gemeinschaftsrechtlich ist eine solche „ausreichende Entbündelung“ auch gar nicht gefordert, es handelt sich vielmehr um ein nicht notwendiges „Gold-Plating“. Daher schlagen wir folgende Änderung vor:

§ 58 (2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Zugangsberechtigten das Mindestzugangspaket transparent, angemessen **und wirtschaftlich realistisch ~~und ausreichend~~**

~~entbündelt~~ anzubieten, ~~sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.~~

### Zu § 58b Abs. 1 Z1 idgF (Zugang zu Serviceeinrichtungen, Gewährung von Serviceleistungen):

Wie bereits oben ausgeführt, kann der österreichische Eisenbahngesetzgeber die Grenze zwischen Mindestzugangspaket (§ 58 Abs 1) und Serviceeinrichtung (§ 58a Abs 1) zur Vermeidung weiterer Rechtsunsicherheiten im EisbG festlegen; verfassungsrechtlich ist er dazu sogar verpflichtet. Schon jetzt umfasst der Begriff der "Serviceeinrichtung" alle Anlagen(teile), welche *"ganz oder teilweise speziell dafür hergerichtet wurden, um eine oder mehrere der im § 58b Abs. 1 bis 3 angeführten Leistungen als Serviceleistungen in ihr erbringen zu können"* (vgl § 58a Abs 1 EisbG) – somit all jene Anlagenteile, welche einen Bezug zum Eisenbahn(verkehrs)betrieb haben. Verkürzt gesagt, stellen diese Anlagenteile keine unerlässliche Voraussetzung für den Eisenbahnbetrieb dar, sondern "erleichtern" diesen.

Am Beispiel des Personenbahnsteigs festgemacht ist es daher unerlässlich klarzustellen, was unter der Serviceeinrichtung „*Personenbahnhof exklusive dieses Teils des Personenbahnsteigs*“ im Rahmen einer dem Legalitätsprinzip genügenden Abgrenzung zu verstehen ist. Es wird daher folgende Ergänzung des § 58b Abs 1 Z1 vorgeschlagen:

§ 58b Abs 1 [...]

1. *Personenbahnhöfe, deren Gebäude und Einrichtungen, ~~einschließlich der für schienenverkehrsbezogene Leistungen; davon umfasst sind auch Gebäude und Einrichtungen, die der Orientierung der Fahrgäste, wie der für die Anzeige von Reiseauskünften, dem Wetterschutz, der Anbindung an Verkehrsträger oder dem sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf dienen, oder den Zugang zum Schienenverkehr für Fahrgäste erleichtern oder zumindest komfortabler ermöglichen;~~*

### Zu § 58b Abs. 4 idgF (Zugang zu Serviceeinrichtungen, Gewährung von Serviceleistungen):

Nach Art 13 Abs 2 RL 2012/34/EU haben Betreiber von Serviceeinrichtungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu näher angeführten Serviceeinrichtungen zu gewähren sowie Zugang *"zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden"*. Dabei kann die Europäische Kommission Maßnahmen (in Form einer Durchführungsverordnung) mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für den Zugang zu den Leistungen erlassen, die in näher bezeichneten Serviceeinrichtungen zu erbringen sind (Art 13 Abs 9 RL 2012/34/EU).

Die Europäische Kommission hat zu diesem Zweck die DVO 2017/2177/EU erlassen. § 58b Abs 4 EisbG ist mit den Anforderungen der RL und dieser DVO nicht vereinbar:

Zugang ist nach der RL zu den Leistungen zu ermöglichen, die *"in diesen Einrichtungen erbracht werden"*. Nach den konkreten Vorgaben der einschlägigen DVO 2017/2177/EU sind darunter "grundlegende Leistungen" als Teilbereich der "schienenverkehrsbezogenen Leistungen" zu verstehen.

Damit sind jeweils konkret schienenverkehrsbezogene Leistungen anzubieten, welche entweder als eine grundlegende Leistung, Zusatzleistung oder Nebenleistung einzustufen sind. Die Regulierungsstelle kann die Betreiber von Serviceeinrichtungen auffordern zu begründen, warum sie eine schienenverkehrsbezogene Leistung auf eine bestimmte Art klassifizieren (vgl Art 6 Abs 1 DVO 2017/2177/EU).

Durch diese Vorgaben wird ein ausreichendes Maß an Entbündelung erzielt, gleichzeitig werden zwingende Vorgaben für das Leistungsangebot einer Serviceeinrichtung getroffen, das nicht unterschritten werden darf. Diese zwingenden Vorgaben sind nicht mit der Vorgabe

vereinbar, wenn eine weitere Entbündelung sicherzustellen wäre, also dass "nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden".

Vor diesem Hintergrund ist nicht ersichtlich, dass diese Vorgaben aus unionsrechtlicher Sicht erforderlich wären, vielmehr sind diese aus den angeführten Gründen mit der DVO 2017/2177/EU nicht vereinbar. Daher schlagen wir folgende Änderung vor:

§ 58b (4) Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen hat Eisenbahnverkehrsunternehmen Serviceleistungen transparent, angemessen und wirtschaftlich realistisch anzubieten ~~und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.~~

### **Zu § 62a Abs. 3 idgF (Betreiber einer Serviceeinrichtung):**

In § 62a Abs. 3 sollten folgende Rechtschreibfehler berichtigt werden:

§ 62a (3) Für eine in § 58b Abs. 1 angeführte Serviceeinrichtung haben deren Betreiber und der Rechtsträger, ~~derie~~ diesen Betreiber direkt oder indirekt kontrolliert und auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die Serviceeinrichtungen genutzt wird, eine beherrschende Stellung innehat, eine getrennte Rechnungsführung einschließlich getrennter Bilanzen und getrennter Gewinn- und Verlustrechnungen zu haben.

### **Zu § 63 idgF (Zuweisungsgrundsätze):**

In § 63 Abs. 2 sollte der fehlerhafte Verweis richtiggestellt werden.

§ 63 (2) Ermöglicht die Eisenbahninfrastruktur eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen, ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die hierfür notwendige Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen. Die erforderlichen Angaben müssen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein. Auch die Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität hat unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zu erfolgen. Das Recht, die für eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen erforderliche Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen, ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen so auszuüben, dass keine Unvereinbarkeit mit seiner Verpflichtung zur Organisation und Festlegung von grenzüberschreitenden Zugtrassen für den Güterverkehr in den Güterverkehrskorridoren (Art. 14 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010~~12~~ zur Schaffung eines einheitlichen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. Nr. L 276 vom 20.10.2010~~12~~ S 22) entsteht und Fahrwegkapazitätserfordernissen für die Erbringung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird.

Da in den Vorrangregeln für überlastete Eisenbahninfrastruktur auf Hauptverkehrszeiten Bezug genommen wird, regen wir folgende Ergänzung an:

§ 63 (7) Soweit auf Hauptverkehrszeiten Bezug genommen wird, umfassen diese einen Zeitraum von insgesamt maximal 8 Stunden pro Tag. Die zeitliche Lage der Hauptverkehrszeiten kann vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt werden, wobei die Hauptverkehrszeiten grundsätzlich die Zeiträume zwischen 5:00 Uhr und 9:00 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr umfassen.

### Zu § 65 (Netzfahrplanerstellung):

#### **Abs 6 idgF**

Da die Überprüfung der Sachzwänge und insbesondere der wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der Fahrwegkapazitätsberechtigten für die Zuweisungsstelle äußerst schwierig ist, schlagen wir folgende Änderung vor:

§ 65 (6) Die Zuweisungsstelle hat bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entsprechen ~~und allen Sachzwängen, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterliegen einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit soweit wie möglich Rechnung zu tragen.~~

In Deutschland wurde dies bereits so umgesetzt:

§ 52 Abs 1 ERegG lautet:

„Ein Betreiber der Schienenwege muss, soweit ihm dies möglich ist, allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität, einschließlich der Anträge auf netzübergreifende Zugtrassen, stattgeben.“

#### Der dazugehörige Erläuterungstext:

Zu § 52 Abs 1 ERegG

Es wird klargestellt, dass der Betreiber der Schienenwege so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität entsprechen muss. Die Formulierung der Richtlinie 2012/34/EU, dass der Betreiber der Schienenwege „allen Sachzwängen, denen der Zugangsberechtigte unterliegt, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf sein Geschäft, so weit wie möglich Rechnung (zu) tragen (hat)“, wird nicht übernommen. **Eine unterschiedliche Behandlung von Zugangsberechtigten vor dem Hintergrund etwaiger wirtschaftlicher Zwänge kann der Betreiber der Schienenwege nicht beurteilen** und wäre überdies **diskriminierungsfrei nicht realisierbar**: Dazu müsste der Betreiber eine Reihenfolge der „wirtschaftlichen Zwänge“ aufstellen und auch die entsprechenden Informationen von den Zugangsberechtigten einfordern. [Hervorhebungen hinzugefügt]

### Zu § 65a Abs. 4 (Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten):

Sowohl § 65a Abs. 3 als auch Art 53 RL 2012/34/EU sprechen von „außerplanmäßigen“ Instandhaltungsarbeiten. Dieser Wortlaut sollte auch in § 65a Abs. 4 verwendet werden:

§ 65a (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.“

### Zu § 67d idgF (Volle Kostendeckung der Wegeentgelte):

In mehreren von der Schienen-Control Kommission geführten Verfahren gab es Diskussionen hinsichtlich der „sonstigen Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur“ sowie der Kostendefinition. Es ist weder sachgerecht noch zielführend, dass die Höhe der „sonstigen Erlöse“ im Zusammenhang mit dem Wegeentgelt berücksichtigt wird, wenn und solange ein Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz auf Ersuchen der INFRA durch den Bund geleistet wird. Dabei handelt es sich eindeutig um ein Thema der Finanzierung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers, die gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU iVm 2016/2370/EU Aufgabe des Mitgliedstaats ist. Dies sollte jedoch nicht Gegenstand eines Verwaltungsverfahrens vor der Regulierungsbehörde zur Festlegung der Wegeentgelte auf

Basis der Kosten des Eisenbahninfrastrukturbetreibers sein, in dem dem Bund nicht einmal eine Parteistellung zukommt. Damit diese Aufgabe des Mitgliedstaates nicht in das regulierungsrechtliche Verfahren „wandert“ und zur Vermeidung möglicher Unklarheiten regen wir eine stärkere Anlehnung an den Wortlaut von Art 32 Abs. 1 RL 2012/34/EU an, der ebenfalls keine Berücksichtigung der sonstigen Erlöse vorsieht:

*§ 67d. (1) Sofern die Weegeentgelte ~~und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur~~ nicht ausreichen, um eine volle Deckung der ~~dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen erwachsenden~~ Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Höhe der Weegeentgelte darf jedoch die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können.*

### **Zu § 67g (idgF) – Vergleichbarkeit der Weegeentgelte:**

Die europarechtliche Grundlage des § 67g bildet Art 29 Abs 3 RL 2012/34/EU. Damit soll sichergestellt werden, dass für gleichartige Verkehrsdienste vergleichbare Weegeentgelte zu entrichten sind. Allerdings weicht die Regelung im Eisenbahngesetz wesentlich von der europarechtlichen Grundlage ab, insbesondere mit der Begrifflichkeit „grenzkostenbasierte Weegeentgelte“, welche sowohl von der Systematik der Richtlinie als auch von §§ 67 ff abweicht, wo als Kostenbasis für die Festlegung der Weegeentgelte stets von „unmittelbar aufgrund des Zugetriebs anfallenden Kosten“ die Rede ist. Allerdings sind diese beiden Begriffe nicht deckungsgleich. Die Divergenz der verwendeten Begrifflichkeiten kann zu Unklarheiten in Bezug auf die korrekte Kostenbasis führen.

Zudem wirft die explizite Unterscheidung zwischen „durchschnittliche Weegeentgelte“ und „grenzkostenbasierte Weegeentgelte“ die Frage auf, weshalb diese Unterscheidung getroffen wird bzw. welcher Zweck damit verfolgt wird.

Diese Fragen können zu längerfristigen Rechtsunsicherheiten führen, was weder im Interesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen noch der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sein kann. Darüber hinaus darf angemerkt werden, dass die geltende Formulierung im Eisenbahngesetz weit über die europarechtlichen Anforderungen hinausgeht und somit ein sogenanntes „Gold-Plating“ vorliegt.

Zur Hintanhaltung möglicher Fehlinterpretationen und im Sinne einer Einheitlichkeit der verwendeten Begrifflichkeiten schlagen wir daher in stärkerer Anlehnung an den Richtlinienwortlaut folgende Änderung vor:

*~~§ 67g Die durchschnittlichen Weegeentgelte und die grenzkostenbasierenden Weegeentgelte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben für gleichartige Nutzungen seiner Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein. Für die Erbringung vergleichbarer Eisenbahnverkehrsdienste in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes sind dieselben Weegeentgelte zu erheben. Soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen, wie diesen Anforderungen entsprochen wird. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen trägt dafür Sorge, dass die Weegeentgelte für unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste gleichwertiger Art in ähnlichen Teilen des Schienenverkehrsmarkts erbringen, vergleichbar und nicht diskriminierend sind, und dass die tatsächlich erhobenen Weegeentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen.~~*

### **Zu § 67i idgF (Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität):**

Mit § 67i wurde Art 36 RL 2012/34/EU umgesetzt, allerdings sieht die unionsrechtliche Vorgabe lediglich die Möglichkeit zur Erhebung von angemessenen Entgelten für zugewiesene, aber nicht genutzte Fahrwegkapazität vor und nicht wie das EisbG die Verpflichtung. Diese Entgelte können vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen insbesondere als Steuerungsmöglichkeit verwendet werden, um „missbräuchlich“ eingebrachten Fahrwegkapazitätsbegehren (in dem Sinn, dass kein tatsächlicher Bedarf hinter dem Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität steht) entgegen zu wirken. **Solange das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aber keinen Bedarf hat, steuernd in diesem Sinn einzugreifen, sollte auch keine Verpflichtung zur Erhebung solcher Entgelte bestehen.** Wir schlagen daher vor, die „Kann-Bestimmung“ des Art 36 RL 2012/34/EU in § 67i zu übernehmen:

*§ 67i. Für zugewiesene, aber nicht genutzte Fahrwegkapazität ~~ist~~kann von der entgelterhebenden Stelle ein angemessenes Entgelt ~~zu~~erheben erhoben werden. Diesbezügliche Kriterien sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Die Zuweisungsstelle hat Vorkehrungen zu treffen, die sie in die Lage versetzt, interessierten Zugangsberechtigten und der Schienen-Control Kommission jederzeit Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Fahrwegkapazität nutzenden Zugangsberechtigten bereits zugewiesen wurde.*

### **Zu § 69 idgF (Entrichtung der Wegeentgelte):**

Wir schlagen vor, eine Klarstellung dahingehend vorzunehmen, dass in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichte und nicht für ungültig erklärte Wegeentgelte verbindlich sind.

*§ 69. Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat das für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und das für die Gewährung des Mindestzugangspaketes festgesetzte ~~und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichte~~ Wegeentgelt an die entgelterhebende Stelle zu entrichten.*

### **Zu § 69c idgF (Informations- und Nachweispflichten):**

Im Rahmen der Erfüllung ihrer Informations- und Nachweispflichten stehen entgelterhebende Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen bisweilen **vor der Problematik, dass Dokumente übermittelt werden müssen, die vertrauliche Geschäftsdaten enthalten.** Dies sollte ausgeschlossen werden. Daher schlagen wir zur Klarstellung folgende Änderungen vor:

*§ 69c (1) Entgelterhebende Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen haben der Schienen-Control Kommission zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alle ~~erforderlichen~~ Informationen zu erhobenen Entgelten vorzulegen, ~~soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich und zwecks Plausibilisierung der Kostengrundlagen für Entgelte notwendig ist.~~*

*§ 69c (2) In einem Verfahren nach Abs. 1 haben diejenigen, gegen die sich das Verfahren richtet, alle für die Entscheidung sachdienlichen Informationen, insbesondere Schriftverkehr mit Beschwerdeführern, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen, ~~soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.~~ Dafür hat die Schienen-Control Kommission eine angemessene, einen Monat nicht übersteigende Frist festzusetzen. Auf rechtzeitig gestellten Antrag hat die Schienen-Control Kommission diese festgesetzte Frist um einen Zeitraum von höchstens zwei Wochen zu verlängern, wenn außergewöhnliche Umstände der fristgerechten Vorlage der angeforderten sachdienlichen Informationen entgegenstehen.*



### **Zu § 71 idgF (Behandlung von Begehren auf Fahrwegkapazitätszuweisung und Gewährung des Mindestzugangspaketes):**

Bestimmte Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind in ihrer Bearbeitung aufwändig (zB Sonderverkehre für Großveranstaltungen, Dampfsonderzüge), sodass die in § 71 Abs 4 vorgesehene Bearbeitungsfrist von fünf Tagen bisweilen nicht ausreicht. Zudem wird angemerkt, dass die europarechtliche Grundlage in Art 48 Abs 1 RL 2012/34/EU von „einzelnen“ Zugtrassen spricht. In Annex VII zur RL 2012/34/EU ist vorgesehen, dass der Infrastrukturbetreiber Regelungen für die Zuweisung unterjähriger Fahrwegkapazitätsbegehren in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufnimmt. Dies steht in einem gewissen Spannungsfeld zur Bearbeitungsfrist von fünf Tagen gemäß § 71 Abs 4. Daher wird angeregt, § 71 Abs 4 in Anlehnung an die deutsche Rechtslage gemäß § 56 ERegG wie folgt zu ergänzen:

*(4) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Ist die Bearbeitung in bestimmten Fällen besonders aufwändig, kann die Zuweisungsstelle von der Frist nach Satz 1 abweichen. Diese Fälle und die abweichend von Satz 1 geltenden Fristen sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Bundesgesetzes entweder in der im § 70a vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.*

Im unterjährigen Verkehr ist aus Kapazitätsgründen eine Ablehnung einer Vielzahl von Fahrwegkapazitätsbegehren zumindest für Teilabschnitte nicht zu vermeiden. Eine Bekanntgabepflicht an die Schienen-Control Kommission, welche zudem europarechtlich nicht vorgesehen ist („Gold-Plating“), zieht einen enormen Verwaltungsaufwand sowohl bei der Zuweisungsstelle als auch bei der Schienen-Control Kommission nach sich. Da den Fahrwegkapazitätsberechtigten ohnehin der Beschwerdeweg offensteht, wird angeregt, die Bekanntgabepflicht wie folgt einzuschränken:

*(8) Werden Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind, oder damit zusammenhängende Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt, hat dies die Zuweisungsstelle der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Ablehnung bekanntzugeben.*

### **Zu § 71a idgF (Behandlung von Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und Gewährung von Serviceleistungen):**

#### **Zu den Abs 3 und 6:**

Aus dem aktuellen Wortlaut könnte abgeleitet werden, dass eine Ablehnung des Zuganges zu einer Serviceleistung aus Kapazitätsgründen nicht erfolgen darf. Dies ist jedoch in der DVO 2017/2177/EU vorgesehen. Daher werden zwecks Klarstellung folgende Anpassungen angeregt:

*(3) Begehren auf Gewährung des Zuganges zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzugangs, und auf Gewährung von Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtung erbracht werden, dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind oder die Serviceeinrichtung ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat.*

*(6) Im § 62a Abs. 2 angeführte Betreiber von Serviceeinrichtungen haben eine gemäß Abs. 3 erfolgte Ablehnung eines Begehrens schriftlich zu begründen und gegebenenfalls das Vorhandensein tragfähiger Alternativen aufzuzeigen.*

#### Zu Abs 4:

In § 71a Abs 4 werden die Bedingungen für den Fall festgelegt, dass in der begehrten Serviceeinrichtung (Serviceleistung) keine Kapazität vorhanden ist und daher dem Zugangsberechtigten eine tragfähige Alternative in einer anderen (als der begehrten) Serviceeinrichtung aufgezeigt werden soll. Im Umkehrschluss muss gelten, dass vom Betreiber einer Serviceeinrichtung angebotene Kapazität in der begehrten Serviceeinrichtung für den Zugangsberechtigten jedenfalls wirtschaftlich annehmbar ist und somit eine tragfähige Alternative vorliegt, sofern es ihm möglich ist, den angestrebten Eisenbahnverkehrsdienst durchzuführen. Es wird folgende Ergänzung des § 71a Abs 4 vorgeschlagen:

*(4) Eine tragfähige Alternative ist vorhanden, wenn der Zugang zu einer anderen Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtung erbracht werden, für das Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich annehmbar sind und es ihm ermöglicht, den von ihm angestrebten Eisenbahnverkehrsdienst auf der von ihm dafür vorgesehenen Eisenbahninfrastruktur oder einer alternativen Eisenbahninfrastruktur durchzuführen. Eine tragfähige Alternative, die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich annehmbar ist, liegt jedenfalls dann vor, wenn der Betreiber der Serviceeinrichtung eine Alternative in derselben Serviceeinrichtung angeboten hat.*

#### Zu Abs 8:

Die DVO 2017/2177/EU sieht eine Bekanntgabe einer Ablehnung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen nur auf Anfrage des Regulators vor. Somit liegt mit § 71a Abs 8 eine Übererfüllung der europarechtlichen Grundlagen vor („Gold-Plating“). Zudem zieht eine derartige Verpflichtung insbesondere bei ad hoc Anfragen, bei denen eine Serviceleistung zB nicht im gewünschten, dafür aber in einem nur wenige Kilometer entfernten Standort erbracht werden kann, bei täglich hunderten Anfragen einen enormen Verwaltungsaufwand sowohl für einen österreichweit tätigen Betreiber von Serviceeinrichtungen als auch für die Schienen-Control Kommission nach sich. Zumal dem Zugangsberechtigten ohnehin der Beschwerdeweg offen bleibt, wird angeregt, § 71a Abs 8 zu streichen.

~~(8) Werden Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen abgelehnt, hat dies der Betreiber der Serviceeinrichtung der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Ablehnung bekanntzugeben.~~

#### **Zu § 73 Abs. 6 idgF (Beschwerde gegen einen Betreiber von Serviceeinrichtungen):**

Gemäß § 73 Abs. 6 hat die Schienen-Control Kommission einen vertragsersetzenden Bescheid zu erlassen und damit dem betroffenen Zugangsberechtigten den Zugang zu einer Serviceeinrichtung zu gewähren, sofern einem Begehren auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung ein nachgewiesener Bedarf zu Grunde liegt und dem Begehren mangels verfügbarer Kapazität der Serviceeinrichtung nicht entsprochen werden kann.

Bietet der Betreiber der Serviceeinrichtung dem Zugangsberechtigten eine Kapazität an und lehnt dieser die angebotene Kapazität ab, kann kein nachgewiesener Bedarf am Zugang zur Serviceeinrichtung durch den Zugangsberechtigten bestehen. **Die Voraussetzungen für einen vertragsersetzenden Bescheid liegen somit nicht vor, es sollte die Abweisung der Beschwerde durch die Schienen-Control Kommission erfolgen.** Diese Klarstellung sollte in § 73 Abs. 6 aufgenommen werden.

*(6) Liegt einem Begehren auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung der Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtungen erbracht werden, ein nachgewiesener Bedarf zugrunde, ist eine*

tragfähige Alternative nicht vorhanden und konnte dem Begehren deshalb nicht entsprochen werden, weil der Betreiber der Serviceeinrichtung nicht über die erforderliche Kapazität verfügt, hat die Schienen-Control Kommission mit dem die Beschwerde erledigenden Bescheid

1. Verträge über die Gewährung des Zuganges zu dieser Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung der in der Serviceeinrichtung erbrachten Serviceleistungen, oder Urkunden, in denen die Gewährung des Zuganges zu dieser Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung der in der Serviceeinrichtung erbrachten Serviceleistungen dokumentiert ist, in einer Weise zu ändern, damit auch dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ein für erforderlich erachteter, angemessener Teil der vorhandenen Kapazität zugeteilt werden kann, und

2. dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zur Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und die Serviceleistungen zu gewähren, die in der Serviceeinrichtung erbracht werden, wobei der Bescheid den Abschluss eines schriftlichen Vertrages darüber ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

*Lehnt ein Zugangsberechtigter einen vom Betreiber der Serviceeinrichtung angebotenen Zugang zu einer Serviceeinrichtung oder die Gewährung einer angebotenen Serviceleistung ab, liegt kein nachgewiesener Bedarf zugrunde.*

#### **Zu § 74 (Überwachung des Wettbewerbs): Einleitungssatz des Abs 1 idgF**

§ 74 regelt die Befugnisse der Schienen-Control Kommission im Bereich der Wettbewerbsüberwachung. Der Einleitungssatz des § 74 ist als Umsetzung des Art 56 Abs 2 RL 2012/34/EU äußerst weitläufig gefasst. Die Einräumung derart extensiver Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission ist weder erforderlich noch sachgerecht, zumal die darin erwähnten Begriffe wie „unerwünschte Entwicklungen auf diesen Märkten“ inhaltlich äußerst unklar sind. Es wird darauf hingewiesen, dass derart extensive Befugnisse auch europarechtlich nicht geboten sind („Gold-Plating“). Daher schlagen wir folgende Änderungen zur Klarstellung bzw zur Annäherung an die Vorgaben in der Richtlinie vor:

*(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 sachgerechte Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen in den Schienenverkehrsmärkten, und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten wenn Fahrwegkapazitätsberechtigte oder Eisenbahnverkehrsunternehmen auf andere Weise in ihren Rechten verletzt werden, zu entscheiden; insbesondere hat sie*

#### **Zu § 74 Abs. 1 Ziff. 5 (Überwachung des Wettbewerbs):**

Wir schlagen folgende Ergänzung in § 74 Abs. 1 Ziff. 5 vor:

*5. den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende und in Geltung stehende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, oder [...]*

#### **Zu § 78d idgF (Auskunftspflichten):**

Im Zusammenhang mit der Ausübung der in § 78d gewährten Rechte sind der Schienen-Control GmbH auch sensible Daten vorzulegen, an deren Schutz der zur Vorlage Verpflichtete ein erhebliches Interesse hat. Daher schlagen wir folgende Ergänzung vor:

*§ 78d (2) Die Schienen-Control GmbH hat die Vertraulichkeit, die Integrität und den Schutz der im Wege der erteilten Auskünfte oder der gewährten Einschau erlangten wirtschaftlich sensiblen Informationen sowie Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse sicherzustellen. Wirtschaftlich sensible Informationen sowie Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse sind von der Akteneinsicht gemäß § 17 AVG ausgenommen.*

### **Zu § 84 idgF (Verfahrensvorschrift):**

#### **Abs 3**

Im Ermittlungsverfahren zur Bescheiderlassung kommt die Schienen-Control Kommission mit sensiblen Daten in Kontakt, deren Veröffentlichung für das betroffene Eisenbahnunternehmen zum Nachteil gereichen kann. Daher schlagen wir folgende Änderung vor:

*§ 84 (3) Die Schienen-Control GmbH hat in Form eines Bescheides ergangene Entscheidungen der Schienen-Control Kommission in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes unter Wahrung der Vertraulichkeit wirtschaftlich sensibler Informationen sowie Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.*

#### **Abs 5**

In Abs 5 ist festgelegt, gegen welche Bescheide der Schienen-Control Kommission abweichend von § 13 des Verwaltungsgerichtsverfahrgesetzes (VwGVG) der Beschwerde keine aufschiebende Wirkung zukommt und somit diese Bescheide trotz erhobener Beschwerde vorläufig umzusetzen sind. Von dieser Bestimmung ist § 67d EibG, welcher die Genehmigung der Marktaufschläge zum Wegeentgelt zum Inhalt hat, nicht erfasst. Dies hat zur Folge, dass die Anwendbarkeit der Marktaufschläge vorläufig aufgeschoben wird. Dadurch entsteht sowohl auf Seiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens als auch auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen ein hohes Maß an Rechts-, Planungs- und Budgetunsicherheit hinsichtlich der einhebbaren bzw. zu entrichtenden Wegeentgelte. Diese Phase der Rechts-, Planungs- und Budgetunsicherheit kann sich bei Ausschöpfung des verwaltungsgerichtlichen Instanzenzuges über einen längeren Zeitraum hinziehen. Durch die Aufnahme des § 67d in § 84 Abs 5 könnte dies vermieden und Klarheit für alle Marktteilnehmer geschaffen werden. Daher wird nachfolgende Ergänzung des § 84 Abs 5 angeregt.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass seit der Änderung des Eisenbahngesetzes durch BGBl I Nr. 60/2019 auf Basis von § 57 kein Bescheid mehr erlassen werden kann, sodass dieser in der Aufzählung gestrichen werden sollte. Darüber hinaus sollte auch der Rechtschreibfehler behoben werden:

*(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~~en~~ wurden, haben abweichend vom § 13 des Verwaltungsgerichtsverfahrgesetzes (VwGVG), BGBl. I Nr. 33/2013, keine aufschiebende Wirkung.*

#### **Abs 6**

Es wird angeregt, das in § 84 Abs 6 normierte Neuerungsverbot – analog zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission gemäß § 84 Abs 5 – auch auf Beschwerden gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission gemäß § 67d auszudehnen. Der Zweck des in § 84 Abs 6 festgelegten grundsätzlichen Verbotes besteht darin, dass Beschwerdeverfahren nicht unnötig in die Länge gezogen und nicht verkompliziert werden sollen. Durch die Nichtaufzählung des § 67d im § 84 Abs 6 kann genau dies in den Genehmigungsverfahren zu den Marktaufschlägen eintreten und somit der ursprünglich normierte Zweck nicht erfüllt werden. Damit dieser (ursprünglich

verfolgte) Zweck wieder erfüllt wird und um Rechts-, Planungs- und Budgetsicherheit herzustellen, sollte § 67d in Abs 6, ebenso wie in Abs 5, ergänzt werden.

Auch hier sollte analog zu § 84 Abs 5 mangels der Möglichkeit eines Bescheides nach § 57 dieser aus der Aufzählung herausgenommen werden.

*§ 84 (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.*

#### **Zu § 84a idgF (Auskunftspflichten):**

Im Zusammenhang mit der Ausübung der in § 84a gewährten Rechte kommt die Schienen-Control Kommission auch sensible Daten vorzulegen, an deren Schutz der zur Vorlage Verpflichtete ein erhebliches Interesse hat. Daher schlagen wir folgende Ergänzung vor:

*§ 84a (4) Die Schienen-Control Kommission hat die Vertraulichkeit, die Integrität und den Schutz der im Wege der erteilten Auskünfte oder der gewährten Einschau erlangten wirtschaftlich sensiblen Informationen sowie Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse sicherzustellen. Wirtschaftlich sensible Informationen sowie Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse sind von der Akteneinsicht gemäß § 17 AVG ausgenommen.*

#### **Zu § 242:**

Im Sinne der Rechts- und Planungssicherheit für die Eisenbahnverkehrs- und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wäre es vorteilhaft, die Änderungen auch auf bereits anhängige Verwaltungsverfahren anzuwenden. Daher schlagen wir vor, § 242 um folgenden Abs 8 zu ergänzen:

*(8) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung der Novelle BGBl. I Nr. xx/2020 anhängigen Verwaltungsverfahren der Schienen-Control Kommission sind nach den geänderten Bestimmungen weiterzuführen.*

### **3. Stellungnahme zum UUG-Entwurf**

Die Übernahme der Terminologie der deutschen Fassungen der unionsrechtlichen Regelwerke mag vielerorts wünschenswert sein. Zwingend nötig erscheint sie allerdings nicht, was beispielsweise die Verwendung von „Eisenbahnunternehmen“ in gegenüber dem Unionrecht erweiterter Bedeutung verdeutlicht.

Vor diesem Hintergrund sollte die Übernahme des Begriffes „Störung“ für ein Ereignis, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte, überdacht werden.

Als „Störung“ werden im Eisenbahnwesen wie vermutlich im Bereich der Technik generell seit jeher Störungen im Betriebs- oder Funktionsablauf bezeichnet, im Regelfall ohne (mögliche) Beeinträchtigung der Sicherheit.

Störungen im Sinne des UUG werden im Eisenbahnwesen traditionell als „Anstand“ bezeichnet, nötigenfalls und zur Verdeutlichung ergänzt mit „gefährlich“.

Wir empfehlen daher den Ersatz des Begriffes „Störung“ durch „(gefährlicher) Anstand“. Insbesondere könnten dadurch in der praktischen Kommunikation immer wieder auftretende Missverständnisse vermieden werden, die darin begründet sind, dass der Begriff „Störung“ sowohl im Sinne der gegenwärtigen Fassung des UUG als auch im althergebrachten Sinne verwendet wird.

#### **Zu § 5 Abs 13a (Begriffsbestimmungen):**

Hier soll „für den Bereich Schiene“ eine neue Definition des Begriffes „Schwerverletzter“ für die Zwecke der Unfalluntersuchung eingeführt werden; begründet wird dies gemäß den Erläuterungen mit einer entsprechenden Definition in der RL (EU) 2016/798.

Bei genauerer Betrachtung findet sich in der RL (EU) 2016/798 der Begriff „Schwerverletzter“ allerdings nicht in den Begriffsbestimmungen des Artikel 3 der RL, sondern lediglich in der Anlage „Gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen“. Diese Anlage ist nach dem Wortlaut der Richtlinie nur für den Anhang I („Gemeinsame Sicherheitsindikatoren“), jedoch nicht für die Zwecke der Unfalluntersuchung von Belang. Wir sprechen uns daher gegen die Einführung einer zusätzlichen Begriffsdefinition in § 5 Abs 13a für die Zwecke der Unfalluntersuchung aus, da dies lediglich Schwierigkeiten in der zukünftigen Vollzugspraxis und Abgrenzungsfragen zu den bereits bestehenden Fällen einer schweren Verletzung nach § 5 Abs 13 UUG auslösen würde.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass gemäß § 5 Abs 13 Z 1 UUG ohnehin auch bereits eine Verletzung, die eine Person bei einem Vorfall erlitten hat und „die einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach Eintritt der Verletzung“ erfordert, eine „schwere Verletzung“ darstellt. Angesichts dieser schon bislang klaren Regelung ist der Mehrwert des vorgeschlagenen § 5 Abs 13a fraglich.

**Zu § 9 Abs. 1a (Einleitung der Sicherheitsuntersuchung):**

Zu Abs 1a: In der zweiten Zeile ist das Wort „so“ zu streichen.

Zu Abs 3: Der letzte Beistrich ist zu streichen („...~~;~~eingeleitet wird oder nicht.“).

Mit freundlichen Grüßen

Für die ÖBB-Holding AG:

Dr. Katharina Schelberger e.h.

Leiterin Konzernrecht & Vorstandssekretariat