

Amtliche Erläuterungen

RV zu BGBl. 60/1957: Die erste umfassende gesetzliche Regelung des österreichischen Eisenbahnwesens erfolgte durch das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854, RGBl. Nr. 238. Dieses Gesetz ist - abgesehen von einer im Jahre 1925 erfolgten Novellierung - bis zur Einführung deutschen Rechtes unverändert in Geltung geblieben.

Da das Eisenbahnwesen in Deutschland nur zum Teil reichsrechtlich, zum anderen Teil aber landesrechtlich geregelt war, blieb in Österreich neben dem neu eingeführten Reichsrecht ein Teil des österreichischen Eisenbahnrechtes als Landesrecht bestehen.

Dadurch war eine derartige Unübersichtlichkeit eingetreten, dass das in Geltung gebliebene österreichische Recht im Jahre 1943 in einer „Bekanntmachung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland“ zusammengefasst wurde, die als Eisenbahngesetz vom 30. April 1943, Deutsches RGBl. II S. 137, auch heute noch in Kraft steht.

Inhaltlich bestehen gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes - auch unter Berücksichtigung der heutigen Verhältnisse - keine wesentlichen Bedenken, da ja diese Bekanntmachung eine Art Wiederverlautbarung des alten österreichischen Rechtes darstellt. [...]

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll das gesamte Eisenbahnverwaltungsrecht, mit Ausnahme des erst im Jahre 1954 erlassenen und vorerst mit 31. Dezember 1958 befristeten Privatbahnbegünstigungsgesetzes (BGBl. Nr. 106/1954), einheitlich in einer Rechtsnorm zusammengefasst werden.

AB zu BGBl. 60/1957: Das Eisenbahnrecht wird in zwei große Hauptgruppen eingeteilt, und zwar das Eisenbahnbeförderungsrecht, das von Zeit zu Zeit eine den geänderten Verhältnissen entsprechende Neuregelung erfährt, und das Eisenbahnverwaltungsrecht, das sich über 100 Jahre im wesentlichen unverändert erhalten hat. Die erste gesetzliche Regelung bildete das Eisenbahnkonzessionsgesetz des Jahres 1854, das im Jahre 1925 eine gewisse Novellierung erfuhr. In der deutschen Zeit ist ein Teil dieser Rechtsmaterie durch Reichsrecht verdrängt worden, so dass es zweckmäßig erschien, das verbliebene österreichische Recht in der so genannten „Bekanntmachung des Jahres 1943“ neuerlich zu verlaublichen.

Da nunmehr die durch die Einführung des Reichsrechtes gezogenen Schranken weggefallen sind, wurde das gesamte österreichische Eisenbahnverwaltungsrecht in moderner Fassung neu kodifiziert. Es handelt sich hierbei um altösterreichisches Rechtsgut, das sich durch Jahrzehnte voll bewährt hat.

Im Einzelnen wird auf folgendes besonders verwiesen:

Im Regierungsentwurf wurden neben den Angelegenheiten der Schienenbahnen auch die der Straßenbahnen, Obuslinien und Seilbahnen behandelt. Er enthält weiters eine klare Abgrenzung der Kompetenzen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, den Landeshauptmännern und den Bezirksverwaltungsbehörden. Auch die Regelung des beschränkt-öffentlichen und des Werksverkehrs wurde in einer den derzeitigen Bedürfnissen Rechnung tragenden Weise vorgenommen. Neben den Rechten und Pflichten des Eisenbahnunternehmens wird das Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren und die Behandlung der Fahrpläne und Tarife in einer den Prinzipien der Verwaltungsvereinfachung entsprechenden Weise geregelt.

Die wesentlichsten Bestimmungen der bisher geltenden Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung sowie des Kreuzungsgesetzes wurden, wenn auch in geänderter Form, in den Gesetzentwurf übernommen. Auch die Frage der Eisenbahnnebenbetriebe (wie Bahnhofsgastwirtschaften Verkaufsstellen für Reisebedarf udgl.) fand eine den Bedürfnissen der Bahnbenützer Rechnung tragende Lösung. [...]

RV zu BGBl. 452/1992: [...] Die Antinomie zwischen den an das ho. Ressort herangetragenen neuen, vermehrten Aufgaben und Problemstellungen und Einsparungen auf dem Personalsektor führte zur Überlegung, die verschiedenen dem Ressort gesetzlich festgeschriebenen Vollzugsaufgaben einer grundsätzlichen Prüfung zu unterziehen. Es wird grundsätzlich nicht als Aufgabe eines Bundesministeriums angesehen, Einzelfallentscheidungen zweiter oder dritter Instanz zu treffen, sondern es soll künftig eine Konzentration auf die verkehrspolitisch richtungsweisenden Grundsatzentscheidungen erfolgen können.

In konsequenter Fortführung der Gemeinkostenanalyse wurden daher alle Tätigkeitsbereiche des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr [...] auf mögliche Verlagerungen von Zuständigkeiten und auf Aufhebung von als überholt anzusehenden Verfahren durchsucht und daraus der vorgelegte Gesetzentwurf gestaltet, der [...] für alle wesentlichen dem Bundesminister für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr zugeordneten Bereichen Änderungen vorschlägt, die sich auf verwaltungsreformatatorische Gesichtspunkte konzentrieren und mit folgenden Zielen charakterisiert werden sollen:

- a) Im Sinne des Föderalismus und des Forderungsprogramms der Bundesländer sowie unter Ausfüllung der Verfassungsnovelle über die Einrichtung der unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern (BVG, BGBl. Nr. 685/1988) sollen Verwaltungsverfahren, soweit mit ihnen regelmäßig keine verkehrspolitischen Fragen verbunden sind und weder internationalrechtliche Verbindungen noch grundsätzliche Probleme der Verkehrssicherheit zu beachten sind, nicht mehr in die Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr fallen. In diesen Fällen kann angenommen werden, dass in den Unterbehörden - gegenüber denen das Aufsichtsrecht gewahrt wird - genügend Sachverstand vorhanden ist, und dass diese Lösung nicht nur dem Grundgedanken des Föderalismus entspricht, sondern auch durch die Betrauung der unabhängigen Verwaltungssenate in Rechtsmittelverfahren der Verfassungslage, wie sie sich durch die Rechtsprechung zur Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten herausgebildet hat. Diese Verringerung der Zuständigkeiten des Bundesministers wirkt zudem für den Staatsbürger, da dieser rascher zu rechtskräftigen Entscheidungen kommt, ohne dass sein Rechtsschutzinteresse leidet.
- b) Einige behördliche Zuständigkeiten, die durch die technische oder wirtschaftliche Entwicklung überholt sind, werden zur ersatzlosen Aufhebung vorgeschlagen.
- c) Einige Anregungen des Rechnungshofes werden aufgegriffen.
- d) Schließlich sollen in einigen Bereichen praktische Erfahrungen, die sich aus der Vollziehung von Gesetzen ergeben haben, zu Gesetzesänderungen führen, die Verfahren vereinfachen.
- e) Die Aufgabe von ministeriellen Zuständigkeiten, die vielleicht auch auf Bereiche anderer Ressorts von Einfluss sein könnte, soll einerseits eine weitere Verringerung des Personalstandes des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermöglichen und andererseits dessen Personal eine Konzentration auf die verkehrspolitisch wichtigeren Aufgaben, auf die Verkehrsgestaltung der Zukunft, die Konstruktion neuer Eisenbahnstrecken und die Annäherung Österreichs an die EG erfordern. Eine Gesetzwerdung dieses Entwurfes könnte auch zu Organisationsänderungen im Ressortbereich Anlass geben.
- f) Der Entwurf soll aber auch die verkehrsplangerischen Möglichkeiten des Bundes dort verstärken, wo sich durch allein an örtlichen oder regionalen Interessen orientierte Entscheidungen Schwierigkeiten für die Aufrechterhaltung bzw. Errichtung überregional bedeutsamer Verkehrseinrichtungen ergeben haben. Hier soll unter Ausnützung der dem Bund nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG zustehenden Verfassungsrechtslage die letzte Entscheidung im Sinne einer bundes-verkehrspolitischen Planung, ausdrücklich zugeordnet werden.
- g) Da die Überprüfung gegebener Verwaltungsstrukturen und -abläufe als ständiger Prozess gesehen wird, ist nicht auszuschließen, dass sich aus den gegenwärtig laufenden Analysen und Arbeiten der internen Revision, aus einer Umsetzung von Arbeiten der ressortübergreifenden Verwaltungsreform und den Stellungnahmen im Begutachtungsverfahren Anregungen ergeben, die im Zuge des weiteren Gesetzesvorbereitungsverfahrens einfließen könnten.
- h) Zu den [...] Änderungen ist noch zu erwähnen, dass für einige der von ihnen betroffenen Gesetze tiefgreifende Reformen vorbereitet werden, die in den nächsten Jahren den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt werden sollen.
- i) Mit der Übertragung der Zuständigkeiten tritt insgesamt gesehen keine Belastung der Länder ein. [...]
- j) [...]

B. Der Entwurf stützt sich in seinen Bestimmungen kompetenzrechtlich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt; Kraftfahrwesen“) bzw. auf Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG, erster Tatbestand.

RV zu BGBl. I 15/1998: Die bisherigen Reformvorschriften in der EU für die Eisenbahnen konzentrierten sich zum einen auf eine Neuordnung der (bisherigen) Eisenbahnunternehmen samt Abgrenzung gegenüber staatlichen Aufgaben, zum anderen auf Voraussetzungen für den Zugang anderer Eisenbahnunternehmen zum (grenzüberschreitenden) Schienenverkehr im Sinne des Wettbewerbsprinzips.

Erstere Neuordnungsgrundsätze, wie sie insbesondere in der Richtlinie 91/440/EWG aufgestellt wurden, sind in Österreich mit dem [...] Bundesbahngesetz 1992 und den damit zusammenhängen-

den Reformschritten bereits umgesetzt worden. Bezüglich der Neuordnung der Verantwortlichkeiten und Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Sinne der Verordnungen 1191/69 und 1893/91 ist neben dem Bundesbahngesetz auch eine Anpassung im Privatbahnunterstützungsgesetz erfolgt.

Zum anderen ist, was den Zugang und seine Voraussetzungen anlangt, eine Ausformung der Regelungen in der EU erst in den beiden aktuellen Richtlinien 95/18/EG (betreffend Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen) und 95/19/EG (betreffend Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie Berechnung von Weegeentgelten) erfolgt, mit einer Umsetzungsfrist für die Mitgliedstaaten bis Ende Juni 1997. Bezüglich des Zugangs zur Schiene und seiner Voraussetzungen sind in Österreich erste legislative Maßnahmen im Rahmen des Strukturanpassungsgesetzes 1996 (Änderungen im Eisenbahngesetz und Bundesbahngesetz, Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz) getroffen worden. Eine umfassende gesetzliche Verankerung wäre aber nunmehr im Rahmen des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

Im Eisenbahngesetz 1957 wurden mit dem Strukturanpassungsgesetz 1996 bereits die getrennten Unternehmens-(bzw. Konzessions-)formen für die Eisenbahninfrastruktur einerseits und für den Eisenbahnverkehr andererseits eröffnet. Im Übrigen ist das bisherige Eisenbahngesetz aber auf die Regelung des nationalen Eisenbahnwesens abgestellt und bedarf im vorliegenden Zusammenhang einer Reform.

Im Hinblick auf die bestehenden Strukturen des Eisenbahngesetzes (welches selbst keine Detailregelungen enthält), sind für Detailumsetzungen der Richtlinien Verordnungsermächtigungen vorgesehen.

Kosten: [...]

Verfassungsrechtsgrundlage: Der vorliegende Entwurf stützt sich auf den Kompetenztatbestand des Artikels 10 Abs. 1 Z 9 B-VG, Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen, sowie auf Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG.

EU/EWR-Konformität: Auf die hier auch maßgebliche und unmittelbar anwendbare Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs wurde redaktionell Bedacht genommen.

Die Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bedarf im Rahmen des Eisenbahngesetzes keiner gesonderten gesetzlichen Umsetzung. Was die auch für den Eisenbahnverkehr geltenden Bestimmungen der Richtlinie 91/628/EWG idF Richtlinie 95/29/EG über den Schutz von Tieren beim Transport anlangt, ist ein gesondertes Umsetzungsgesetz vorgesehen.

Gesetzliche Umsetzungsmaßnahmen sind notwendig - und im gegenständlichen Entwurf vorgesehen - für

- Richtlinie Nr. 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (CELEX-Nr.: 391L0440)
- Richtlinie Nr. 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (CELEX-Nr.: 395L0018)
- Richtlinie Nr. 95/19/EG des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten (CELEX-Nr.: 395L0019).

RV zu BGBl. I 166/1999: Ausgehend von den in der EU entwickelten Prinzipien für die Eisenbahnreform erfolgte in Österreich eine gesetzliche Umsetzung der ersten Schritte zur Marktöffnung für Schienenverkehrsleistungen insbesondere mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997.

Im Sinne der auf europäischer Ebene und in Österreich vorliegenden ersten Erfahrungen sollen schon in dieser Anfangsphase die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb weiter ausgestaltet werden. Insbesondere soll ein Regulator auch für den Schienenverkehrsmarkt eingerichtet werden, der alle fachspezifischen, betrieblich und ökonomisch verflochtenen Kriterien des Zugangs im Schienenverkehr behandelt. Er soll sowohl präventiv im Sinn fairer Rahmenbedingungen als auch als Beschwerdeinstanz zur Verfügung stehen.

Die behördliche Konstruktion orientiert sich am Vorbild der für den Telekom-Bereich getroffenen Regelung. Es ist aus gleichartigen Erwägungen die Einrichtung einer Schienen-Control GmbH zu Wahrnehmung der spezifischen behördlichen Regulierungsaufgaben vorgesehen. Diese Gesellschaft fungiert auch als Sekretariat für die Schienen-Control Kommission, welche in Nachfolge der bereits nach dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 gebildeten Schiedsstelle als Kollegialbehörde mit richterlichem Vorsitz die unabhängige Beschwerdeinstanz in den Angelegenheiten bildet, die hauptsächlich „civil rights“ betreffen.

Die schon im [...] geltenden Eisenbahngesetz in Umsetzung der EU-Richtlinien vorhandenen materiellen Regelungen über Anschluss und Mitbenützung einerseits sowie über Zugang zur Schieneninfrastruktur andererseits werden zusammengefasst und insofern ergänzt, als eine allgemeine Regelung über die im Zusammenhang mit dem Zugang benötigten sonstigen Leistungen und Anlagen getroffen wird, und im Sinne der Transparenz der Bedingungen für Interessenten an einem Markteintritt normiert wird, dass die Modalitäten in speziellen allgemeinen Geschäftsbedingungen von vornherein bekanntgegeben werden sollen.

Im vorliegenden Zusammenhang werden auch die Bestimmungen über die Festsetzung und Einhebung des Benützungsentgeltes im Bereich ÖBB reformiert, um dem Infrastrukturbereich erweiterte kaufmännische Gestaltungsmöglichkeiten und Anreize zu einer zusätzlichen Nutzung der Schieneninfrastruktur zu eröffnen. Der Aufgabenbereich der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft wird auf ihre Finanzierungsfunktion konzentriert. [...]

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG.

Die Konformität mit dem EU/EWR-Recht ist gegeben. Auf Basis der einschlägigen Richtlinien, insbesondere 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EG, welche bereits mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 umgesetzt wurden, erfolgen ergänzende Regelungen.

RV zu BGBl. I 67/2002: In der Europäischen Union hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten voraussetzt. Von dieser Kohärenz hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf ihr beruht vor allem die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die internen Regelungen der in ihnen ansässigen Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen jedoch große Unterschiede auf. Diese einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und internen Regelungen sind Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Mitgliedstaates. Sie schreiben ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vor. Folglich haben sich sehr enge Bindungen zwischen den Eisenbahnindustrien und den Eisenbahnunternehmen des jeweiligen Mitgliedstaates der Europäischen Union herausgebildet, die einer tatsächlichen Öffnung der Märkte abträglich sind.

Diese Fakten stehen einerseits einem flüssigen Verkehr vor allem von Hochgeschwindigkeitszügen im gesamten Gebiet der Europäischen Union entgegen, andererseits benötigen die Eisenbahnindustrien der Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.

Mit der Erlassung der Richtlinie 96/48/EG (des Rates vom 23. Juli 1996) über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems wurde ein erster Schritt in diese Richtung gesetzt, dem nun die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität selbst folgen werden. Im Übrigen soll an diesem System mittels der Richtlinie ähnlicher Gestaltung - wenn auch mit schwierigeren Ausgangsvoraussetzungen für die technische Harmonisierung - für den so genannten konventionellen Verkehr weitergearbeitet werden.

Die vorliegende Richtlinie beinhaltet die Festlegung grundlegender Anforderungen, die dann näher durch Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Teilsysteme und durch europäische Spezifikationen für Interoperabilitätskomponenten ausgestaltet werden; das gesamte transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem soll zukünftig entsprechend diesem Normenwerk errichtet und betrieben werden. Ob ein Teilsystem den es betreffenden TSI entspricht bzw. ob Interoperabilitätskomponenten den sie betreffenden europäischen Spezifikationen entsprechen, wird anhand eines vorgegebenen Verfahrens von so genannten benannten Stellen geprüft. Das Prüfergebnis ist in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union anzuerkennen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben soll die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems vollständig in innerstaatliches Recht umgesetzt werden.

Das Gesetzesvorhaben definiert das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem als Teil des gesamten transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems anhand technischer Parameter. Teilsysteme des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems haben - solange keine TSI vorliegen - grundlegenden Anforderungen zu entsprechen. Die in das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten haben europäischen Spezifikationen zu entsprechen. Solange keine TSI und europäischen Spezifikationen existieren, ist die Übereinstimmung von Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden

Anforderungen anhand nationaler Regelwerke zu überprüfen. Das In-Verkehr-Bringen von Interoperabilitätskomponenten, die den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, wird verboten.

Mangels eines nennenswerten Umsetzungsspielraumes und wegen der Notwendigkeit, einzelne Tatbestandselemente durch umfangreiche Aufzählungen zu spezifizieren, wird in diesem Gesetzesvorhaben auf einige Anhänge dieser Richtlinie verwiesen (Gliederung des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in Teilsysteme; Maßnahmen zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen; Inhalt der EG-Erklärung und der EG-Prüferklärung; EG-Prüfverfahren). [...]

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen im Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie) und im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen).

Die Konformität mit dem EU/EWR-Recht ist gegeben. Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben wird ausschließlich die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in innerstaatliches Recht umgesetzt.

RV zu BGBl. I 103/2003: Die [...] Änderungen sind erforderlich, da auf Seilbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 dessen materiellrechtliche Bestimmungen nicht mehr anzuwenden sind.

RV zu BGBl. I 38/2004: In der EU vollzieht sich ein Strukturwandel am Eisenbahnsektor, auf diesem Gebiet wird noch ein beträchtlicher Nachholbedarf zur Entwicklung eines funktionierenden EG-Binnenmarktes gesehen. Zu lange war der Eisenbahnsektor den einzelstaatlichen Interessen unterworfen, was ihm im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern große Wettbewerbsnachteile eingetragen hat.

Mit der gemeinschaftsrechtlichen Neuregulierung zur „Renaissance der Eisenbahnen“ in Europa liegen insbesondere Richtlinien des am 15. März 2001 in Kraft getretenen so genannten 1. Eisenbahninfrastrukturpaketes vor, die noch einer vollständigen Umsetzung in das innerstaatliche Recht bedürfen. Im Einzelnen geht um folgende:

a) Richtlinie 2001/12/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, mit

- strikterer rechnerischer Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr durch Vorlage getrennter Gewinn- und Verlustrechnungen sowie getrennter Bilanzen und deren Veröffentlichung;
- Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen im Schienengüterverkehr aufzustellen und zu veröffentlichen;
- strikterer organisatorischer Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr; wenn nicht ohnedies eine dementsprechende rechtliche Neuorganisation in den Eisenbahnunternehmen erfolgt, müssen integrierte Eisenbahnunternehmen zumindest die für den Zugang relevanten Schlüsselfunktionen der Trassenzuweisung und Festlegung der Benützungsentgelte samt Zurverfügungstellung sonstiger für die Ausübung notwendiger Leistungen auf Stellen oder Unternehmen auslagern, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen;
- Festlegung der Sicherheitsvorschriften und -normen durch Stellen oder Unternehmen, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen; Unfalluntersuchung unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- Netzzugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr für eine Übergangsphase auf dem so genannten „Transeuropäischen Schienengüternetz“ (in Österreich im Wesentlichen ident mit dem TEN-Schienennetz), ab 15. März 2008 dann auch auf dem Eisenbahnnetz überhaupt.

b) Richtlinie 2001/13/EG zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, die im Wesentlichen vorsieht, dass alle im Gemeinschaftsgebiet tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine im EG-Raum anzuerkennende Genehmigung verfügen müssen. Hievon können nur Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgenommen werden, die lediglich Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr, nur Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr oder Eisenbahnverkehrsleistungen auf Fahrwegen erbringen, die mit anderen Fahrwegen nicht vernetzt sind.

c) Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, mit:

- Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen (network statement), die alle für die Wahrnehmung von Zugangsrechten notwendigen Informationen zu enthalten haben;

- Festlegung von Leistungen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten gegenüber zu erbringen hat;
- Festsetzung der Benützungsentgeltmodalitäten;
- Regelung des Trassenzuweisungsverfahrens.

Mit dem im Jahr 1999 beschlossenen Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz, BGBl. I Nr. 166/1999, wurden bereits einige Elemente aus diesem Richtlinienpaket vorweggenommen, nämlich insbesondere

- erweiterte Zugangsrechte im Güterverkehr, auf Gegenseitigkeit,
- Klarstellung der Nutzungsbedingungen für die Schieneninfrastruktur in Form der Standard-sicherheitsbescheinigungen und allgemeinen Geschäftsbedingungen,
- bezüglich sonstiger Leistungen im Zusammenhang mit dem Zugang,
- und durch die umfassende Regulierungsaufsicht über Regulierungsbehörden, die hier in Gestalt der Schienen-Control Kommission und Schienen-Control GmbH als unabhängige Schiedsinstanz und Marktbeobachtungsorgan eingerichtet worden sind.

Was die nun strikteren organisatorischen Trennungsvorgaben anlangt, dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig organisiert werden, die Funktion als Stelle für die Zuweisung von Zugtrassen nicht mehr wahrnehmen. Dies betrifft in Österreich bei den bisherigen Organisationsstrukturen alle integrierten Eisenbahnunternehmen, die ÖBB in ihrer Organisation nach dem Bundesbahngesetz 1992 genauso wie die Privatbahnunternehmen. Das ergibt im Wesentlichen zwei grundsätzliche Lösungswege. Erstens, wenn sie diesen Unabhängigkeitskriterien entsprechend neu organisiert werden, dann kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch künftig weiterhin selbst die Trassen zuweisen und Entgelte festsetzen. Zweitens, wenn es nicht zu einer solchen Neuorganisation kommt, ist eine Vorsorge zur Auslagerung der Schlüsselfunktionen zu treffen.

Für den Bereich der ÖBB, und damit den weitaus größten Bereich der österreichischen Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, ist im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorgesehen, nicht nur die neuen rechnerischen, sondern auch die neuen organisatorischen Trennungsvorgaben aus den genannten Richtlinien durch eine klare Neustrukturierung jedenfalls mit zu erfüllen. In der neuen gesetzlich vorgesehenen Struktur sollen die organisatorischen Unabhängigkeitskriterien aus den Richtlinien gewahrt werden und die Funktion als Zuweisungsstelle für die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB beim Fahrwegbetreiber, diesfalls der neu vorgesehenen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, wahrgenommen werden können.

Dessen ungeachtet bedarf es im Eisenbahngesetz einer generellen Regelung für alle betroffenen Eisenbahnunternehmen. Solange und insoweit sie die in den Richtlinien für den Zugang als relevant angesehenen Unabhängigkeitskriterien nicht erfüllen, müssen die Schlüsselfunktionen extern wahrgenommen werden. Für diesen Fall ist vorgesehen, dass die Aufgabe als Zuweisungsstelle übertragen werden muss, entweder an die im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehene Gesellschaft oder ein anderes geeignetes Unternehmen oder eine andere geeignete Stelle, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig zu sein haben.

Allgemein, sowohl für die erste Variante mit Zuweisungsstelle im und durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, als auch für die Alternative mit ausgelagerter Zuweisungsstelle sind die Verfahren über die Zuweisung von Zugtrassen, die Zurverfügungstellung von Leistungen, die zur Ausübung von Zugangsrechten benötigt werden, Regeln über die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes und sonstiger Entgelte den sehr detaillierten, vielfach einen innerstaatlichen Umsetzungsspielraum sehr einengenden Vorgaben der Richtlinie 2001/14/EG entsprechend umzusetzen. Mit der vorliegenden weiteren umfangreichen Anpassung der Eisenbahngesetzes sollen jedenfalls alle Richtlinienbestimmung vervollständigend umgesetzt werden.

Zum Umsetzungsbedarf der Regulierungsmaßnahmen dieser drei Richtlinien kommt noch ein solcher aus einer weiteren Interoperabilitäts-Richtlinie.

Die Konzeption der Interoperabilität der Eisenbahnen des transeuropäischen Eisenbahnsystems geht davon aus, dass eine wirtschaftliche Belegung des Eisenbahnsektors im transeuropäischen Eisenbahnnetz eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten und auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen voraussetzt. Von dieser Kohärenz und Verknüpfung hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

Die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die internen Regelungen der in ihnen ansässigen Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen jedoch große Unterschiede auf. Diese einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und internen Regelungen sind Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Mitgliedstaates. Sie schreiben ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vor. Folglich haben sich sehr enge Bindungen zwischen den Eisenbahnindustrien und den Eisenbahnunternehmen des jeweiligen Mitgliedstaates der Europäischen Union herausgebildet, die einer tatsächlichen Öffnung der Märkte abträglich sind. Diese Fakten stehen einerseits einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Europäischen Union entgegen, andererseits benötigen die Eisenbahnindustrien der Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.

Nach der Regelung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (innerstaatlich umgesetzt durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 67/2002) folgte die Erlassung der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Auch dieser Richtlinie werden Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, in Rechtsform einer Entscheidung der Kommission, folgen. Die Richtlinie beinhaltet die Festlegung grundlegender Anforderungen, die dann näher durch Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Teilsysteme und durch europäische Spezifikationen für Interoperabilitätskomponenten ausgestaltet werden; das gesamte konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem soll zukünftig entsprechend diesem Normenwerk errichtet und betrieben werden. Ob ein Teilsystem den es betreffenden TSI entspricht bzw. ob Interoperabilitätskomponenten den sie betreffenden europäischen Spezifikationen entsprechen, wird anhand eines vorgegebenen Verfahrens von so genannten benannten Stellen geprüft. Das Prüfergebnis ist in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union anzuerkennen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben sollen also alle vier angeführten EG-Richtlinien in das innerstaatliche Recht umgesetzt werden. [...]

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen), sowie in Art. 10 Abs. 1 Z 6 (Zivilrechtswesen) und Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie).

Die Konformität mit EU/EWR-Recht ist gegeben. Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben werden die vorangeführten Richtlinien vollständig in innerstaatliches Recht umgesetzt.

RV zu BGBl. I 125/2006: Die Europäische Union hat ein Bündel von Maßnahmen mit dem Ziel in Angriff genommen, den gemeinschaftsrechtlichen Regelungsrahmen für die Eisenbahnen weiterzuentwickeln, und hat im Jahr 2004 folgende Richtlinien erlassen, die zusammenfassend auch als zweites Eisenbahnpaket bezeichnet werden:

a) Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“, kurz Eisenbahnsicherheitsrichtlinie).

Mit dieser Richtlinie sollen die in den Mitgliedstaaten unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen harmonisiert werden. Dies betrifft insbesondere die Harmonisierung des Inhaltes von Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen. Vorgesehen in dieser Richtlinie ist insbesondere die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Sicherheitsbehörde, die Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Erwirkung einer Sicherheitsgenehmigung, die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und die Durchführung der Untersuchung von Unfällen durch eine unabhängige Stelle.

b) Richtlinie 2004/50/EG zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Mit dieser Richtlinie sollen die Bestimmungen der Richtlinie 96/48/EG mit denen der Richtlinie 2001/16/EG harmonisiert werden. Weiters sieht die Richtlinie die Verpflichtung zur Einführung eines Einstellungsregisters für interoperable Schienenfahrzeuge vor, die mit einem alphanumerischen Code zu versehen sind.

c) Richtlinie 2004/51/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

Mit dieser Richtlinie wird der Zugang auf das gesamte Eisenbahnnetz zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2006 und auch für nicht grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2007 ausgedehnt.

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben sollen alle drei angeführten Richtlinien in innerstaatliches Recht komplettierend umgesetzt werden.

Erste Schritte zur Umsetzung sind bereits erfolgt. Bezüglich der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie ist mit dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, und der Einrichtung einer unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle eine Teilumsetzung vorgenommen worden. Eine weitere Teilumsetzung dieser Richtlinie ist bereits dadurch gegeben, dass viele der der Rechtsakte, die nationalen Sicherheitsbehörden vorzubehalten sind, schon nach bisheriger Rechtslage im Eisenbahngesetz 1957 von den Eisenbahnbehörden wahrgenommen werden. Desweiteren erfolgte eine Teilumsetzung zur Richtlinie 2004/51/EG mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 163/2005, in der Weise, dass mit Ablauf des 31. Dezember 2005 der Zugang für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf alle Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen ausgedehnt ist.

Als richtliniengemäße weitere Etappe zur Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes sind somit im vorliegenden Gesetzentwurf Zugangsrechte für die Erbringung von nicht grenzüberschreitendem Güterverkehr ab 1. Jänner 2007 auf allen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen vorgesehen. Desweiteren werden Zugangsrechte auf sonstige Eisenbahnen oder Teilen derselben, die zu ans Schienennetz angeschlossenen Häfen und Güterverkehrsterminals führen, oder die zur Erreichung öffentlicher Eisenbahnen notwendig sind, eingeräumt. Neu vorgesehen ist auch, dass auf freiwilliger Basis Zugangsrechte zu anderen als Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen zugunsten von zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen berechtigten Eisenbahnunternehmen eingeräumt werden können, wie z.B. der Zugang eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf eine Straßenbahn, wo dies angesichts der Verknüpfungsverhältnisse zweckmäßig erscheint.

Auf Grund der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie wird die gesetzliche Verpflichtung zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems vorgesehen, die sowohl Eisenbahninfrastruktur-, als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft. Die Zertifizierung dieses Sicherheitsmanagementsystems ist durch eine akkreditierte Stelle, die Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems zertifiziert, vorgesehen.

Die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen erforderliche Sicherheitsbescheinigung darf nicht mehr vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellt werden, sondern das muss sicherheitsbehördliche Aufgabe werden. Die Sicherheitsbescheinigung umfasst zwei Teile, nämlich die Beurkundung der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und die Bescheinigung über Vorkehrungen. Während das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem von einer akkreditierten Stelle zu zertifizieren ist, sind die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Vorkehrungen einer bescheidmäßigen Genehmigung zu unterziehen. Die Sicherheitsbescheinigung selbst ist als Urkunde konzipiert, die bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in abschließender Erledigung des Antrages auszustellen ist. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, ist der Antrag mit Bescheid abzuweisen, sodass die Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof gewahrt bleibt.

Auf Grund der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie neu einzuführen ist eine von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erwerbende Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb seiner Eisenbahn. Diese umfasst zwei Teile, nämlich die Beurkundung der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und des Nachweises über Vorkehrungen. Die Sicherheitsgenehmigung ist als Urkunde konzipiert, die bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag von der zuständigen Eisenbahnbehörde in abschließender Erledigung des Antrages auszustellen ist. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, ist der Antrag mit Bescheid abzuweisen, sodass die Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof gewahrt bleibt.

Zur Vermeidung einer langen Verfahrensdauer für die Erledigung von Baugenehmigungsanträgen und Anträgen um Erteilung einer Genehmigung nach § 36 werden die für den Bau und Betrieb

von Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen, eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen erforderlichen Genehmigungen und die zugehörigen Verwaltungsverfahrenregelungen zur Reformierung vorgeschlagen. So soll in Hinkunft die bisher gemäß § 36 erforderliche Genehmigung für eisenbahntechnische Einrichtungen im Einzelfall ersatzlos entfallen. Nicht mehr alle eisenbahntechnischen Einrichtungen einer Eisenbahn, sondern nur mehr eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen sind als Genehmigungsgegenstand erfasst. An die Stelle der Genehmigung von eisenbahntechnischen Einrichtungen auf Grund von Typenplänen tritt eine Bauartgenehmigung für den Bau einer unbestimmten Anzahl bauartgleicher eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen. Für Schienenfahrzeuge wird, unabhängig davon, ob es sich um ein Einzelfahrzeug oder ein in Serie zu erzeugendes Schienenfahrzeug handelt, eine Bauartgenehmigung eingeführt, die inhaltlich den Anforderungen in der Verwaltungspraxis und der Entwicklung auf internationaler Ebene folgt.

Eine Verkürzung der Dauer von Verwaltungsverfahren zum Bau soll dadurch bewirkt werden, dass der Beweis des Vorliegens von Genehmigungsvoraussetzungen einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes durch vom Antragsteller beizubringende Gutachten, bei bestimmten, typischerweise größeren Vorhaben durch ein einziges zu erbringendes Gutachten erbracht werden soll. Ist nur ein einziges Gutachten zu erstellen und ist für die Erstellung dieses Gutachtens die Bestellung von mehr als einem Sachverständigen durch den Antragsteller notwendig, so ist das Gutachten von den bestellten Sachverständigen gemeinsam zu erstellen und hat eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Um zu vermeiden, dass die Behörde Gutachten durch andere Gutachter, insbesondere durch beigegebene Amtssachverständige nochmals begutachten lässt, wird vorgesehen, dass für dieses Gutachten die wiederlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit gilt, was zumindest im Regelfall beschleunigend wirken sollte. Der mit der Erstattung der Gutachten zu beauftragende Kreis der Sachverständigen enthält insbesondere akkreditierte oder benannte Stellen, um eine zweckmäßige Zusammenfassung mit der Prüfung nach den Interoperabilitätsregelungen zu ermöglichen und somit die innerstaatliche Vorgangsweise im Verfahren an das gemeinschaftsrechtliche Konzept der ausgelagerten Prüfung anzupassen. Mit diesem Reformschritt soll einerseits die Behörde, namentlich die technischen Amtssachverständigen als auch die verfahrensführenden Beamten, entlastet werden, als auch andererseits der Vorteil im Sinne der Antragsteller erreicht werden, dass mittels solcherart aufbereiteter Einreichunterlagen die Verwaltungsverfahren deutlich rascher abgewickelt werden können.

Als weitere wesentliche Maßnahme zur Verkürzung der Dauer von Verwaltungsverfahren wird eine spürbare Ausweitung des Kreises genehmigungsfreier Vorhaben vorgeschlagen, die wie ähnlich wie bisher im Verordnungsweg näher zu bezeichnen sein werden. Es soll aber von der gesetzlichen Vorgabe her nicht mehr das einschränkende Kriterium des geringen Umfanges maßgebend sein, sondern der Umstand, dass mit Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten sowie der Veränderung von eisenbahntechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen keine maßgeblichen bzw. erheblichen Baumaßnahmen verbunden sind und diese keine Umrüstung darstellen, wobei letztere in den Interoperabilitätsregelungen abgegrenzt wird. Die durch erweiterte Genehmigungsfreistellungen gewisser Vorhaben eingesparten Personalressourcen sollen für die raschere Bewältigung der übrigen Aufgaben eingesetzt werden.

Das Deregulierungsgesetz 2001, BGBl. I Nr. 151/2001, hat dazu geführt, dass für Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnische Einrichtungen, die mehreren Arten von Eisenbahnen zuzurechnen sind, die sachliche Zuständigkeit mehrerer Eisenbahnbehörden besteht. Nunmehr ist vorgesehen, dass für solche Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen die sachliche Zuständigkeit der für die höherrangige Eisenbahn zuständigen Eisenbahnbehörde gegeben sein soll. Das soll die Vollziehung besonders auf Ebene der Bezirksverwaltungsbehörden und der Landeshauptmänner erleichtern.

[...] Bei der Einführung der Begriffe „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnverkehr“ im Jahre 1957 wurde davon ausgegangen, dass der Betrieb einer Eisenbahn sowie der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und der Verkehr auf einer Eisenbahn durch ein integriertes Eisenbahnunternehmen abgewickelt wird; im Gesetz wurden diese Vorgänge mit den Begriffen „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnverkehr“ bezeichnet. Mit der Einführung der Eisenbahnverkehrsunternehmen als neue Kategorie von Eisenbahnunternehmen für den Regelungsbereich des Eisenbahngesetz 1957 in Bezug auf Haupt- und Nebenbahnen ist der Begriff „Eisenbahnbetrieb“ in diesem Teilbereich insofern neu zu verstehen, als Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Eisenbahnen als solche betreiben, sondern hauptsächlich Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen erbringen, also Fahrbetrieb, und das zum Zwecke der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen. Im Eisenbahngesetz 1957 sind bei den bisherigen Änderungen nur die Bestimmungen angepasst worden, die

unmittelbar von den Umsetzungsverpflichtungen betroffen waren. Auch bei den anderen Bestimmungen soll nun die ausdrückliche Differenzierung nachgeholt werden, und zum Ausdruck kommen, inwieweit Normadressat der Betreiber der Eisenbahn (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) oder der vom Betreiber der Eisenbahn unterschiedliche Betreiber von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn (Eisenbahnverkehrsunternehmen) sind. Dadurch soll der traditionelle bisherige Inhalt der Begriffe Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr nicht geändert werden, aber die Zuordnung der Rechtsfolgen bei den getrennten Funktionen Infrastruktur und Verkehr erleichtert werden. [...]

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und in Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

Die Konformität mit EU/EWR-Recht ist gegeben. Der Gesetzentwurf dient überdies ausdrücklich dazu, die Richtlinien des so genannten zweiten Eisenbahnpaketes, von denen einzelne Punkte wie erwähnt bereits umgesetzt worden sind, nun komplettierend in innerstaatliches Recht umzusetzen.

RV zu BGBl. I 25/2010: Die Europäische Union hat die gemeinschaftsrechtliche Regulierung für den Eisenbahnbereich nach der Abfolge mehrerer Regelungsetappen in einem dritten Eisenbahnpaket weiterentwickelt. Nachdem sich die vorangegangenen Regelungsetappen schwerpunktmäßig auf den Güterverkehrsmarkt bezogen, geht es im vorliegenden dritten Eisenbahnpaket primär um den Personenverkehr und die Triebfahrzeugführer.

Im Einzelnen geht es um die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, um die Richtlinie 2007/58/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, und um die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen.

Alle drei neuen Rechtsgrundlagen aus diesem dritten Eisenbahnpaket erfordern innerstaatlich gesetzliche Maßnahmen, die im vorliegenden Entwurf in den Art. 1 bis 3 vorgesehen sind. [...]

Zur Richtlinie 2007/58/EG: Diese Richtlinie sieht eine Ausweitung der Zugangsrechte für Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr vor. Diese Zugangsrechte können eingeschränkt werden, wenn ein solcher Zugang das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährden würde. Weiters ist die Verlängerung von Rahmenregelungen um den gleichen wie den ursprünglichen Zeitraum zulässig, wobei Verlängerungen von über fünf Jahren zu rechtfertigen sind.

Das EisbG soll richtliniengemäß angepasst werden. Dabei soll von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einzuschränken, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet würde.

Zur Richtlinie 2007/59/EG: Die im Zuge des zweiten und jetzt auch des dritten Eisenbahnpaketes erweiterten Zugangsrechte von Eisenbahnverkehrsunternehmen werden zu einer Zunahme des grenzüberschreitenden Einsatzes von Triebfahrzeugführern führen. Eine von der Kommission im Jahre 2002 durchgeführte Studie hat erhebliche Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern zu Tage gebracht. Diese einzelstaatlichen Unterschiede werden mit der Richtlinie 2007/59/EG, die gemeinschaftsrechtliche Regelungen über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern enthält, beseitigt.

Die Befugnis zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugführern auf Haupt-, Neben- und Anschlussbahnen ist derzeit auf Grundlage des EisbG in der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, im Einzelnen geregelt. Anstelle der durch die erfolgreiche Ablegung der Triebfahrzeugführerprüfung erworbenen Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen, die zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und zum österreichischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, sollen nach den Vorgaben der neuen EG-Richtlinie die Fahrerlaubnis, ein Rechtsakt der Hoheitsverwaltung, und die Bescheinigung, ein zivilrechtlicher Rechtsakt des Eisenbahnunternehmens, treten. Die neuen Regelungen über Triebfahrzeugführer sind als neuer 9. Teil im EisbG vorgesehen.

Mit der Fahrerlaubnis wird insbesondere beurkundet, dass der in ihr angeführte Inhaber über die zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen erforderliche physische und arbeitspsychologische Eignung sowie die allgemeinen Fachkenntnisse zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt. Die Fahrerlaubnis wird in Form einer Urkunde ausgestellt, ist Eigentum des Inhabers und gilt in den Staaten, die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und

Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind. Zuständig für die Ausstellung der Fahrerlaubnis ist in erster Instanz die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Gegen Entscheidungen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist die Möglichkeit der Einbringung einer Berufung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorgesehen. Diese neue Aufgabe der Gesellschaft soll gemäß Art. 3 auch im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz (SCHIG) verankert werden. Subsidiär ist vorgesehen, Eisenbahnunternehmen für ihre Eisenbahnbediensteten die Zuständigkeit in bestimmten Fahrerlaubnis-Angelegenheiten unter bestimmten Voraussetzungen übertragen zu können.

In der Bescheinigung wird ausgewiesen, auf welchen Eisenbahnen und mit welchen Triebfahrzeugklassen deren Inhaber tatsächlich Triebfahrzeuge selbständig führen und bedienen darf. Deren Ausstellung durch das Eisenbahnunternehmen, dem der Inhaber der Bescheinigung angehört, setzt das Vorliegen schienenfahrzeugbezogener und schienenbahnbezogener Fachkenntnisse einschließlich der notwendigen Sprachkenntnisse voraus. Die Bescheinigung ist Eigentum des ausstellenden Eisenbahnunternehmens. Sie erlischt, wenn das Dienstverhältnis des Eisenbahnunternehmens mit dem Bescheinigungsinhaber beendet wird.

Wer eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung erwerben will, hat eine Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zu besuchen. Deren Besuch hat der Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung mittels einer Teilnahmebestätigung zu dokumentieren.

Ob die allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen, die schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse vorliegen, ist in Zeugnissen zu dokumentieren, die von sachverständigen Prüfern auszustellen sind, welche mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt sind und in einem Verzeichnis geführt werden.

Zur Beurteilung, ob die physische Eignung und die arbeitspsychologische Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen vorliegen, sind im Falle der physischen Eignung Gutachten durch Arbeitsmediziner oder arbeitsmedizinische Stellen, im Falle der arbeitspsychologischen Eignung Gutachten von hierfür besonders weitergebildeten klinischen Psychologen oder Gesundheitspsychologen einzuholen.

Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung hat der Betreiber einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung Zugang zu dieser Einrichtung zu gewähren. Kommt ein Vertrag über einen solchen Zugang nicht zustande, kann Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erhoben werden, welche dann über die Gewährung eines solchen Zuganges entscheidet.

Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat dem ihn einsetzenden Eisenbahnunternehmen und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH in regelmäßigen Abständen nachzuweisen, dass seine Eignung und Kenntnisse überprüft worden sind.

Das Eisenbahnunternehmen hat in regelmäßigen Abständen zu prüfen, ob der Inhaber einer von ihm ausgestellten Bescheinigung noch über die hierfür erforderlichen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse verfügt.

Für alle in Österreich erstellten Fahrerlaubnisse einschließlich deren Aktualisierung, Duplizierung, Aussetzung sowie Entziehung und für die Dokumentation des Ergebnisses der Überprüfungen des Vorliegens der Eignung und der allgemeinen Kenntnisse ist ein Fahrerlaubnis-Register von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einzurichten und zu führen.

Für alle von Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich ausgestellten Bescheinigungen einschließlich deren Aktualisierung, Duplizierung, Aussetzung sowie Entziehung und für die Dokumentation des Ergebnisses der Überprüfungen des Vorliegens der schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse und der schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse ist von jedem eine Bescheinigung ausstellenden Eisenbahnunternehmen oder von einer von einem solchen beauftragten Stelle ein Bescheinigungs-Register einzurichten und zu führen.

Bereits bei der Vorbereitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Triebfahrzeugführer wurde über die Einbeziehung auch gewisser anderer Gruppen wie des Zugbegleitpersonals beraten, eine gemeinschaftsrechtliche Regelung wurde aber vorerst verschoben.

Kompetenzgrundlage: Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen). [...]

RV zu BGBl. I 124/2011: Die EU hat die Regulierung für den Eisenbahnbereich im Wege von zwei neuen Richtlinien weiterentwickelt. Das ist einerseits die [...] Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und andererseits die parallele Richtlinie 2008/110/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft. Beide Richtlinien erfordern innerstaatlich gesetzliche Maßnahmen zu ihrer Umsetzung, die im vorliegenden Entwurf vorgesehen sind.

Richtlinie 2008/57/EG: Die Erkenntnis, dass der Betrieb von Zügen innerhalb des Gebietes der Europäischen Union eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten voraussetzt, die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und die internen Regelungen der in ihnen ansässigen Eisenbahnunternehmen sowie in Mitgliedstaaten angewandte technische Spezifikationen innerhalb der Europäischen Union jedoch große Unterschiede aufweisen und dies einem flüssigen Verkehr von Zügen innerhalb der Europäischen Union entgegensteht, hatte zur Erlassung der Regelungen über die Interoperabilität geführt. Das war zunächst die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, und dann die Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Die Richtlinie 2008/57/EG ersetzte diese beiden Richtlinien durch eine neue gesamthafte Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, die inhaltlich die wesentlichen Instrumente zur Interoperabilität beibehielt und zusammenfasste.

Die Regelungen zur Interoperabilität sind nach den bisher im 8. Teil des EisbG umgesetzten Interoperabilitäts-Richtlinien nur auf das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und das konventionelle Eisenbahnsystem anzuwenden, wie es mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz korrespondiert, in das wiederum in Österreich die Hauptbahnen und einzelne vernetzte Nebenbahnen fallen. Die umzusetzende [...] Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57/EG bringt es mit sich, dass der Anwendungsbereich der Regelungen zur Interoperabilität grundsätzlich auf das Eisenbahnsystem schlechthin ausgeweitet werden soll. Gleichzeitig wurde aber erkannt, dass das nicht in allen Fällen geboten erscheint, sodass die Mitgliedstaaten anhand einiger Tatbestände regeln dürfen, was ausgenommen bleiben soll. Davon soll auch in Österreich Gebrauch gemacht werden. Die Abgrenzung der Ausnahmen ist im Detail im § 86 vorgesehen. Bei der Ausnahme der auf die Infrastruktur bezüglichen Teilsysteme gewisser vernetzter Nebenbahnen wird danach differenziert, ob es sich um den Bestand einschließlich von Erweiterungen handelt, oder ob auf diesen Eisenbahnen erst künftig die genannten Merkmale zur Betriebsführung hergestellt werden; in letzterem Fall ist eine Ausnahme nur unter weiter einschränkenden Bedingungen vorgesehen.

Im Ergebnis wären gemäß § 86 künftig in Österreich als Eisenbahnsystem für die Interoperabilität im Wesentlichen folgende Eisenbahnen bzw. Teilsysteme vom 8. Teil des EisbG erfasst: Hauptbahnen; vernetzte Nebenbahnen, die schon bisher als ein Bestandteil des TEN ausgewiesen waren; sonstige vernetzte Nebenbahnen nur, wenn sie nicht nach den Merkmalen im Abs. 2 ausgenommen sind; Anschlussbahnen zu und von Güterterminals und Häfen.

Mit dieser Abgrenzung des Anwendungsbereiches zur Interoperabilität wird ein wirtschaftlich nicht vertretbarer Aufwand für anpassende Investitionen im Bestand dort vermieden, wo der Aufwand im Verhältnis zum Nutzen unverhältnismäßig wäre. Im Ergebnis blieben damit Teilsysteme des größeren Teils der bestehenden Privatbahnen ausgenommen; die allgemein formulierte Ausnahme erfasst aber auch vernetzte Nebenbahnen im Bereich der ÖBB mit den im § 86 Abs. 2 geregelten Merkmalen.

In die Richtlinie 2008/57/EG wurden auch die Regelungen über die Genehmigung von Schienenfahrzeugen vor deren erster Inbetriebnahme und über die Anerkennung im Ausland erteilter Genehmigungen sowie über eine Genehmigung für Typen von Schienenfahrzeugen eingebaut. Es wird richtliniengemäß vom Grundsatz einer einzigen Genehmigung und Anerkennung im Ausland erteilter Genehmigungen ausgegangen. Richtliniengemäß wird dem einzelnen Mitgliedstaat auch die Option zu einer einschränkenden Umsetzung mit detailreichen Vorgaben zu einer teilweisen Anerkennung offen gelassen. Von dieser Option bei der Umsetzung Gebrauch zu machen überträgt sich in Österreich, zumal es schon bisher im EisbG eine grundsätzliche Regelung gibt, wonach die bei der Ausübung des Zugangs benötigten und in anderen Staaten der EU erteilten Rechtsakte den im Inland erteilten entsprechenden Genehmigungen gleich gehalten werden. Auch Regelung zur Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen enthält das EisbG bereits in Gestalt der über die Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge. Diese gesetzlichen Regelungen lassen freilich das Erfordernis unberührt, dass Besonderheiten aus den österreichischen Vorschriften und für die Benützung der österreichischen Eisenbahnen beim Zugang auch von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Schienenfahrzeugen, für welche die Genehmigung im Ausland erteilt wurde, einzuhalten

sind. Dass die Vorkehrungen zu einem sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen und Verkehr auf den Eisenbahnen, die Gegenstand eines Begehrens auf Zuweisung von Zugrassen sein sollen, insgesamt gewährleistet sind, ist bereits im Verfahren vor der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung jedes Eisenbahnverkehrsunternehmens zu prüfen. Die für die Benützung einer österreichischen Eisenbahn beim Zugang zu erfüllenden spezifischen Anforderungen an die Schienenfahrzeuge ergeben sich aus den Schienennutzungsbedingungen, welche jedenfalls einzuhalten sind. Abgesehen davon, dass im EisbG die Regelungen für die Genehmigung der Schienenfahrzeuge und deren Anerkennung bereits enthalten sind, ist eine zusätzliche Regelung zur Interoperabilität für den Fall umzusetzen, dass noch keine Genehmigung vorliegt, aber ein Genehmigungsverfahren bei den Behörden in verschiedenen Staaten parallel eingeleitet wurden. Für den Fall ist im § 106 eine neue Sonderbestimmung für das Bauartgenehmigungsverfahren zur Zusammenarbeit der Behörden vorgesehen.

Im Übrigen sind die meisten Bestimmungen im 8. Teil wie die über die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten, über die grundlegenden Anforderungen sowie über die spezifizierenden Regelungen und die Register inhaltlich schon bisher im EisbG für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einerseits und für das konventionelle Eisenbahnsystem andererseits in gesonderten Hauptstücken enthalten gewesen. Sie werden neu zusammengefasst zur Interoperabilität für das Eisenbahnsystem insgesamt. Was die Regelungstechnik anlangt, wird mangels eines nennenswerten Umsetzungsspielraumes für diesen Teil des EisbG überdies auf einige Anhänge der Richtlinie verwiesen (Gliederung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme; Maßnahmen zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen; Inhalt der EG-Erklärung und der EG-Prüferklärung; EG-Prüfverfahren).

Richtlinie 2008/110/EG: Diese Richtlinie, mit der die Richtlinie 2004/49/EG geändert wird, sieht schwerpunktmäßig ergänzende Bestimmungen zu einer EU-weit harmonisierten Vorgangsweise für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen vor. Ein Halter muss demnach die Zuständigkeit für die Instandhaltung eines von ihm gehaltenen Schienenfahrzeuges ausdrücklich einer Instandhaltungsstelle übertragen. Er kann jedoch die Funktion einer Instandhaltungsstelle selbst ausüben, wenn er die an eine Instandhaltungsstelle gestellten Anforderungen selbst erfüllt. Jede Instandhaltungsstelle hat ein Instandhaltungssystem für Schienenfahrzeuge einzurichten. Für das Instandhaltungssystem für Güterwagen im Besonderen wird darüber hinaus den Vorgaben der Richtlinie folgend ein besonderer Qualifikationsnachweis im Wege einer Zertifizierung verlangt.

Richtlinie 96/82/EG i.d.F. der Richtlinie 2003/105/EG: Die Umsetzung dieser Richtlinien soll, soweit sie auch den Eisenbahnbereich erfassen, ergänzt werden, indem ein neuer § 30a in das EisbG eingefügt wird. Die Bestimmung wird im besonderen Teil der Erläuterungen dargestellt.

Sonstige Änderungen: Die vorliegenden richtlinienbedingten Änderungen im EisbG sollen auch zum Anlass genommen werden, einzelne andere Bestimmungen des Gesetzes an Erkenntnisse aus praktischen Erfahrungen anzupassen. Dazu wird auf die jeweiligen Ausführungen zu den einzelnen Bestimmungen im besonderen Teil der Erläuterungen verwiesen.

Kompetenzgrundlage: Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen). [...]

RV zu BGBl. I 40/2013: Die im EisbG zusätzlich vorgeschlagenen Bestimmungen über eine Bekanntgabe von Beförderungsbedingungen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen an die Regulierungsbehörde (§ 22b) sowie über die mögliche Unwirksamkeitserklärung von Beförderungsbedingungen (§ 78b) liegen im Interesse eines verbesserten Schutzes der Fahrgäste über die Kontrollinstrumente und sollen die Akzeptanz der Bestimmungen der Beförderungsbedingungen bei den Fahrgästen erhöhen helfen.

Kompetenzgrundlage: Die verfassungsrechtliche Grundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen). [...]

RV zu BGBl. I 89/2014: Mit dem Ziel, die unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu harmonisieren, wurde im Jahr 2004 die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung der Fahrwegkapazität der Eisenbahnen, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (kurz: Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) erlassen. Deren Regelungen

wurden allesamt in Österreich umgesetzt, insbesondere im Eisenbahngesetz 1957, und bezüglich der Unfalluntersuchung im Rahmen des Unfalluntersuchungsgesetzes.

Mit Schriftsatz vom 20.05.2014 hat die Europäische Kommission beim Gerichtshof der Europäischen Union eine Klage gegen die Republik Österreich eingereicht, weil nach einer umfassenden Prüfung der Umsetzung einzelne Punkte verblieben, in denen nach Ansicht der Europäischen Kommission die österreichischen gesetzlichen Bestimmungen nicht ausreichend genau die Vorgaben aus der Richtlinie umsetzen. Das System der Umsetzung im Sinne der Eisenbahnsicherheit selbst wurde dabei nicht in Frage gestellt.

Um einen Rechtsstreit zu vermeiden und eine vollständige Rechtsklarheit bei der Umsetzung herzustellen wird vorgeschlagen, die Bestimmungen zur Umsetzung ergänzend anzupassen.

Kompetenzgrundlage: Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen für die vorliegenden Gesetzesmaterien liegen im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG und im Art. 10 Abs. 1 Z 7 B-VG.

RV zu BGBl. I 137/2015: Die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, wie sie bisher im Eisenbahngesetz 1957 geregelt ist, geht auf die Vorgaben aus den Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG zurück.

In der Europäischen Union kam es zu einer Neufassung dieser Richtlinien durch die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Dabei wurden nicht nur die Bestimmungen der bisherigen Richtlinien zusammengefasst, sondern es wurde auch der rechtliche Rahmen in etlichen Punkten inhaltlich ergänzt.

Schwerpunktmäßig zusammengefasst lassen sich aus der Richtlinie 2012/34/EU folgende Neuerungen hervorheben:

- Regelung zur Veröffentlichung einer staatlichen Leitstrategie im Zusammenhang mit der Finanzierung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur;
- Regelung über die Gestaltung von Verträgen über die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur;
- eine neue Abgrenzung dahingehend, welche Eisenbahnverkehrsunternehmen und welche Eisenbahninfrastrukturen ganz oder teilweise vom Anwendungsbereich von Bestimmungen zur Regulierung ausgenommen werden können;
- ergänzende Vorgaben zu Trennungen in der Organisation und im Rechnungswesen der Eisenbahnunternehmen;
- Einführung einer eigenen Funktion „Betreiber einer Serviceeinrichtung“;
- Einführung einer eigenen Funktion „entgelterhebende Stelle“;
- Erweiterung des Kreises derjenigen, die Anspruch auf Zuweisung von Fahrwegkapazität haben;
- Erweiterung der Parameter zur Festsetzung von Wegeentgelten;
- neue Anforderungen an die Organisation der den Schienenverkehrsmarkt überwachenden Regulierungsstelle;
- Stärkung der Rechtsstellung der Regulierungsstelle gegenüber den Marktteilnehmern am Schienenverkehrsmarkt durch Einführung zusätzlicher Aufsichtsinstrumentarien.

Der vorliegende Entwurf zur Anpassung des Eisenbahngesetzes 1957 ist als eine Novelle konzipiert, in der all die Punkte aus der Fortentwicklung der unionsrechtlichen Rechtsvorschriften im Sachzusammenhang mit der Fortentwicklung der Vorgaben zur Regulierung des Schienenverkehrsmarktes enthalten sind. Das sind neben einzelnen Punkten aus anderen Vorschriften vor allem die Vorgaben aus der Richtlinie 2012/34/EU. All ihre Vorgaben sollen mit der vorliegenden Novelle innerstaatlich umfassend umgesetzt werden. Bei dieser Umsetzung ist auch eine Reihe von terminologischen Anpassungen im Eisenbahngesetz 1957 vorgesehen.

Schon bisher und auch weiterhin sind die Regelungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nach dem 6. Teil dem Grunde nach nicht auf nicht vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen und nichtöffentliche Eisenbahnen anzuwenden; gewisse Anschlussbahnen sind von einigen besonderen Bestimmungen der Regulierung erfasst. Nun soll weiters von den nach der Richtlinie 2012/34/EU eingeräumten Möglichkeiten zu gewissen Ausnahmen auch für vernetzte Nebenbahnen bzw. den Verkehr auf ihnen in den richtliniengemäßen Grenzen Gebrauch gemacht werden. Demnach sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmte Kategorien von Eisenbahninfrastrukturen einige Vorgaben aus der Richtlinie bzw. den sie umsetzenden Bestimmungen im Eisenbahngesetz 1957 nicht anwenden müssen, welche für örtlich bzw. regional eingegrenzte Zwecke eine vermeidbare administrative Belastung darstellen würden.

Im Rahmen der nach der Richtlinie 2012/34/EU nötigen Regelungen zur staatlichen Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur soll der im Arbeitsprogramm der österreichischen Bun-

desregierung enthaltenen Zielsetzung folgend in den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 verankert werden, dass im Interesse der Fahrgäste eine schrittweise Einführung eines integralen Taktfahrplanes ermöglicht wird. Die Anforderungen dafür werden auch bei den Zuweisungsgrundsätzen berücksichtigt, und es ist ein Vorrang auf überlasteten Abschnitten vorgesehen, wie er für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bereits besteht.

Im Zuge der Anpassung an die Vorgaben aus dem Unionsrecht sollen auch einzelne Ergänzungen in Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 vorgenommen werden, welche die Europäische Kommission in einem anhängigen Pilotverfahren zu einer detaillierteren Umsetzung von administrativen Vorgaben aus der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, für nötig erachtet. Diese Ergänzungen im Gesetzestext, die insbesondere Überwachungsaufgaben betreffen, sollen vorgenommen werden.

Aktualisierend an neue Richtlinienvorgaben angepasst wird überdies die Bestimmung im § 30a.

Kompetenzgrundlage: Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

IA zu BGBl. I 60/2019: Die Europäische Union hat im Jahr 2016 das sogenannte vierte Eisenbahnpaket erlassen, das folgende drei Richtlinien enthält:

- Richtlinie (EU) 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, umzusetzen bis spätestens 25.12.2018;
- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, umzusetzen bis spätestens 16.06.2019;
- Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit, umzusetzen bis spätestens 16.06.2019.

Die genannten Umsetzungsfristen für die neue Interoperabilitätsrichtlinie und die neue Sicherheitsrichtlinie - beide auch als technische Säule des 4. Eisenbahnpaketes bezeichnet - können jedoch unter Angabe von Gründen an die Europäische Kommission um ein weiteres Jahr verlängert werden; von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien bis spätestens 16.06.2020 innerstaatlich umzusetzen sind.

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

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

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

Kompetenzgrundlage: Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

RV zu BGBl. I 143/2020: Die Europäische Union hat im Jahr 2016 das sogenannte vierte Eisenbahnpaket erlassen, das folgende drei Richtlinien enthält:

- Richtlinie (EU) 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur;
- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems; und

- Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit.

Die Richtlinie (EU) 2016/2370, fachsprachlich auch als marktrelevante Säule des vierten Eisenbahnpaketes bezeichnet, wurde bereits durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 umgesetzt (BGBl. I Nr. 60/2019).

Die neue Interoperabilitätsrichtlinie und die neue Sicherheitsrichtlinie, beide fachsprachlich auch als technische Säule des vierten Eisenbahnpaketes bezeichnet, sehen als Umsetzungstermin den 16. Juni 2019 vor, wobei diese Richtlinien den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumen, diesen Umsetzungstermin unter Angabe von Gründen an die Europäische Kommission um ein Jahr zu verlängern. Von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien vorerst bis spätestens 16. Juni 2020 umzusetzen gewesen wären. Dies mit der Überlegung, dass bis dahin sämtliche, unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte von der Europäischen Kommission erlassen sein werden, die sodann bei den Arbeiten zur Umsetzung der beiden Richtlinien berücksichtigt werden können. Mit der Richtlinie (EU) 2020/700 wurde den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, die Umsetzungsfrist 16. Juni 2020 bis 31. Oktober 2020 zu verlängern. Auch von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien bis spätestens 31. Oktober 2020 umzusetzen sind.

Das im Jahr 2005 erlassene Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, gilt für die Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen, soweit sich diese Vorfälle im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben und enthält im Abschnitt 3 Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt. Dieses Bundesgesetz ist die rechtliche Grundlage für die Untersuchung von Unfällen auf Eisenbahnen durch die unabhängige „Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes“ und setzt die Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft in seiner derzeit geltenden Fassung teilweise innerstaatlich um. Die Regelungen im Kapitel V der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Untersuchung von Unfällen und Störungen auf solchen Eisenbahnen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, werden durch eine Novelle des Unfalluntersuchungsgesetzes ebenfalls im Rahmen dieses Gesetzesvorhaben umgesetzt.

In informellen Gesprächen zwischen den zuständigen Mitarbeitern der Europäischen Kommission und Vertretern des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde aufgezeigt, dass einige Artikel der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums exakter umgesetzt werden müssten.

Im Begutachtungsverfahren zur letzten Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 wurden über richtlinienmäßige Vorgaben hinaus weitere Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 vorgeschlagen. Bedingt durch das vorzeitige Ende der letzten Legislaturperiode konnten diese Änderungsvorschläge nicht mehr in eine Regierungsvorlage aufgenommen werden. Der für die letzte Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 maßgebliche Initiativantrag 918/A vom 13.6.2019 (XXVI.GP) enthielt nur mehr die zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 notwendigen Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957.

In dem vorewähnten Begutachtungsverfahren wurde auch eine Neuordnung der behördlichen Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen dahingehend vorgeschlagen, dass die Zuständigkeit für nicht-öffentliche Eisenbahnen von der Bezirksverwaltungsbehörde auf den Landeshauptmann und die Zuständigkeit für vernetzte Nebenbahnen vom Landeshauptmann auf die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übertragen wird. Da sich die Bundesländer einhellig gegen die Übertragung der Zuständigkeit für vernetzte Nebenbahnen ausgesprochen haben, wird in dem vorliegenden Gesetzentwurf nurmehr eine Übertragung der Zuständigkeit für nicht-öffentliche Eisenbahnen von der Bezirksverwaltungsbehörde zum Landeshauptmann vorgesehen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden

- die Richtlinien der technischen Säule des vierten Eisenbahnpaketes sowie bisher einige nicht oder nicht detailliert genug umgesetzte Artikel der Richtlinie 2012/34/EU innerstaatlich umgesetzt,
- über die Richtlinienumsetzungen hinaus Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 vorgenommen.

Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems: Der Gesetzentwurf sieht in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 schwerpunktmäßig folgende Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 vor:

- Einführung einer Genehmigung zur Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen;
- Verpflichtung zur Einholung einer positiven Entscheidung der Eisenbahngentur der Europäischen Union vor Ausschreibung und Vergabe für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung;
- Einführung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und einer Fahrzeugtypengenehmigung für solche Schienenfahrzeuge; diese Genehmigungen sind – unter Mitwirkung der nationalen Sicherheitsbehörde – von der Eisenbahngentur der Europäischen Union für Schienenfahrzeuge zu erteilen, deren Verwendungsgebiet in mehr als einem Mitgliedstaat der Europäischen Union liegt;
- Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Mitbenützung von Eisenbahninfrastruktur für Prüffahrten im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen oder für den erstmaligen Einsatz von genehmigten Schienenfahrzeugen in ihrem Verwendungsgebiet gegen Kostenersatz einzuräumen;
- Pflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens, sich vor Einsatz eines genehmigten Schienenfahrzeuges auf einer in seinem Verwendungsgebiet ausgewiesenen Eisenbahn zu vergewissern, dass es mit der Eisenbahn technisch kompatibel ist;
- Bisherige Eintragungen in das (österreichische) Einstellungsregister werden nunmehr in das Europäische Fahrzeugeinstellungsregister ab dessen Betriebsbereitschaft eingetragen; das österreichische Einstellungsregister geht im Europäischen Fahrzeugeinstellungsregister auf;
- Gestaltung des Infrastrukturregisters in der Weise, dass die technische Kompatibilität zwischen einem Schienenfahrzeug und dem Eisenbahnnetz, auf dem es eingesetzt werden soll, geprüft werden kann;
- Einführung eines Verwaltungsverfahrens zur „Benennung“ von Konformitätsbewertungsstellen, damit diese als „benannte Stellen“ tätig werden können;
- Einführung eines Verwaltungsverfahrens zur Erteilung der „Bestimmung“ für Konformitätsbewertungsstellen, damit diese Stellen als „bestimmte Stellen“ tätig werden können.

Die erlassenen Durchführungsverordnungen zur Richtlinie (EU) 2016/797 wiederholen in den überwiegenden Fällen in oft viel ausführlicher Art und Weise die Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/797 beziehungsweise machen sie Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/797 durch Verweis auf diese sowohl für die Eisenbahngentur der Europäischen Union als auch für die nationale Sicherheitsbehörde gleichermaßen anwendbar. Wegen des bei Verordnungen der Europäischen Union geltenden Verbotes der speziellen Transformation, des geltenden Verbots der inhaltlichen Präzisierung und des geltenden Verbots der inhaltlichen Wiederholung werden die Regelungen dieser Durchführungsverordnungen, auch wenn sie sich gleichzeitig in der Richtlinie (EU) 2016/797 finden, innerstaatlich nicht umgesetzt.

Zur Richtlinie (EU) 2016/797 hat die Europäische Kommission folgende, unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte erlassen:

- Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission;
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 über die Muster der EG-Prüferklärungen und -Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und -Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission;
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates.

Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit: Der Gesetzentwurf sieht in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 schwerpunktmäßig folgende Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 vor:

- Festlegung der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als nationale Sicherheitsbehörde;
- Einschränkung der Möglichkeit zur Erlassung nationaler, die Eisenbahnsicherheit betreffende Vorschriften;
- Ersatz der bisherigen Sicherheitsbescheinigung durch eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung; diese ist – unter Mitwirkung der nationalen Sicherheitsbehörde – von der Eisen-

bahnagentur der Europäischen Union für Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erteilen, deren geographisches Tätigkeitsgebiet mehr als einen Mitgliedstaat der Europäischen Union umfasst;

- Genehmigung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verfahren zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung;
- Genehmigung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Verfahren zur Erteilung der Sicherheitsgenehmigung;
- Regelungen über Anforderungen und Funktionen des Instandhaltungssystems von für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständigen Stellen;
- Regelungen über die ministerielle Aufsicht über Sicherheitsmanagementsysteme und streckenseitige Teilsysteme und korrespondierend dazu über Aufsichtsbefugnisse und die Setzung von Maßnahmen bei Auftreten schwerwiegender Sicherheitsrisiken.

Die erlassenen Durchführungsverordnungen zur Richtlinie (EU) 2016/798 wiederholen in den überwiegenden Fällen in oft viel ausführlicher Art und Weise die Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/798 beziehungsweise machen sie Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/798 durch Verweis auf diese sowohl für die Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch für die nationale Sicherheitsbehörde gleichermaßen anwendbar. Wegen des bei Verordnungen der Europäischen Union geltenden Verbotes der speziellen Transformation, des geltenden Verbots der inhaltlichen Präzisierung und des geltenden Verbots der inhaltlichen Wiederholung werden die Regelungen dieser Durchführungsverordnungen, auch wenn sie sich gleichzeitig in der Richtlinie (EU) 2016/798 finden, innerstaatlich nicht umgesetzt.

Zur Richtlinie (EU) 2016/798 hat die Europäische Kommission folgende, unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte erlassen:

- Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stelle gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission;
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission;
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010;
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission.

Nach wie vor in Geltung sind nachstehende unmittelbar anwendbare Rechtsakte, die die Europäische Kommission auf der Basis der Richtlinie 2004/49/EG erlassen hat:

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009;
- Verordnung (EG) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist.

Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums: Es werden ergänzende Regelungen zu Fahrwegkapazität, die bei Erstellung der Netzfahrpläne nicht berücksichtigt werden muss, Regelungen über die Möglichkeit, Entgelte für Fahrwegkapazität, die für die Instandhaltung von Eisenbahnen notwendig ist, zu verlangen und eine Konsultationspflicht der Beteiligten vor Erstellung der Schienennetznutzungsbedingungen in das Eisenbahngesetz 1957 aufgenommen.

Sonstige schwerpunktmäßigen Änderungen im Eisenbahngesetz 1957:

- Anpassung des Geltungsbereiches des 9. Teils des Eisenbahngesetzes 1957

- *Recht der Eisenbahnbehörde zur Überprüfung und Überwachung der Einhaltung sämtlicher Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 einschließlich ergangener Verordnungen zu diesem Bundesgesetz und solcher Bestimmungen, die unmittelbar anwendbar sind;*
- *Befugnisse der Eisenbahnbehörden im Zuge einer Überprüfung und Überwachung;*
- *Verpflichtung der Überprüften bzw. Überwachten, einen von der Eisenbahnbehörde festgestellten, nicht rechtskonformen Zustand zu beseitigen;*
- *Verpflichtung ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Namhaftmachung eines Zustellungsbevollmächtigten;*
- *sinngemäße Ausdehnung der gegenüber Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen und sachverständigen Prüfern gemäß dem 9. Teil bestehenden Überwachungsbefugnisse auf alle genehmigten Schulungseinrichtungen und bestellten sachverständigen Prüfer.*

Kompetenzgrundlage: Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen).