Gesamte Rechtsvorschrift für Eisenbahngesetz 1957, Fassung vom 04.03.2021

Langtitel

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG)
StF: BGBl. Nr. 60/1957 (NR: GP VIII RV 103 AB 189 S. 25. BR: S. 123.)

Änderung

BGBl. Nr. 113/1963 (NR: GP X RV 47 AB 64 S. 12. BR: S. 202.)
BGBl. Nr. 20/1970 (NR: GP XI RV 1437 AB 1465 S. 167. BR: S. 286.)
BGBl. Nr. 274/1971 (NR: GP XII IA 53/A AB 479 S. 50. BR: S. 303.)
BGBl. Nr. 422/1975 (VfGH)
BGBl. Nr. 305/1976 (NR: GP XIV RV 189 AB 259 S. 27. BR: AB 1529 S. 352.)
BGBl. Nr. 452/1992 (NR: GP XVIII RV 295 AB 558 S. 76 BR: AB 4309 S. 557.)
BGBl. Nr. 899/1993 (NR: GP XVIII IA 604/A AB 1255 S. 139. BR: AB 4673 S. 577.)
BGBl. Nr. 201/1996 (NR: GP XX RV 72 und Zu 72 AB 95 S. 16. BR: 5161, 5162, 5163, 5164 und 5165 AB 5166 S. 612.)
BGBl. I Nr. 15/1998 (NR: GP XX RV 948 AB 1038 S. 105. BR: AB 5588 S. 633.)
[CELEX-Nr.: 391L0440, 395L0018, 395L0019]
BGBl. I Nr. 166/1999 (NR: GP XX RV 1835 AB 2045 S. 180. BR: AB 6045 S. 657.)
BGBl. I Nr. 151/2001 (NR: GP XXI AB 886 S. 83. BR: 6489 AB 6497 S. 682.)
BGBl. I Nr. 67/2002 (NR: GP XXI RV 960 AB 1058 S. 97. BR: AB 6621 S. 686.)
[CELEX-Nr.: 396L0048]
BGBl. I Nr. 103/2003 (NR: GP XXII RV 204 AB 246 S. 34. BR: AB 6883 S. 702.)
[CELEX-Nr.: 32000L0009]
BGBl. I Nr. 38/2004 (NR: GP XXII RV 349 AB 426 S. 56. BR: AB 7031 S. 707.)
[CELEX-Nr.: 32001L0012, 32001L0013, 32001L0014, 32001L0016]
BGBl. I Nr. 106/2004 (NR: GP XXII IA 423/A AB 580 S. 71. BR: AB 7113 S. 712.)
BGBl. I Nr. 151/2004 (NR: GP XXII RV 643 AB 723 S. 89. BR: 7156 AB 7164 S. 717.)
BGBl. I Nr. 123/2005 (NR: GP XXII RV 681 AB 1108 S. 122. BR: AB 7386 S. 725.)
[CELEX-Nr.: 31994L0056, 32003L0042, 32004L0049]
BGBl. I Nr. 163/2005 (NR: GP XXII RV 1192 AB 1230 S. 132. BR: AB 7455 S. 729.)
BGBl. I Nr. 125/2006 (NR: GP XXII RV 1412 AB 1501 S. 150. Einspr. d. BR: 1625 AB 1627 S. 160. BR: 7605 S. 736.)
BGBl. I Nr. 95/2009 (NR: GP XXIV RV 227 AB 299 S. 32. BR: AB 8173 S. 774.)
BGBl. I Nr. 25/2010 (NR: GP XXIV RV 576 AB 642 S. 57. BR: 8288 AB 8293 S. 783.)
[CELEX-Nr.: 32007L0059]
BGBl. I Nr. 124/2011 (NR: GP XXIV RV 1506 AB 1584 S. 135. BR: AB 8627 S. 803.)
[CELEX-Nr.: 32003L0105, 32008L0057, 32008L0110, 32009L0149, 32011L0018]
BGBl. I Nr. 35/2012 (NR: GP XXIV RV 1685 AB 1708 S. 148. BR: 8686 AB 8688 S. 806.)
BGBl. I Nr. 50/2012 (NR: GP XXIV RV 1726 AB 1757 S. 153. BR: AB 8715 S. 808.)
BGBl. I Nr. 40/2013 (NR: GP XXIV RV 2110 AB 2118 S. 188. BR: 8884 AB 8897 S. 817.)
BGBl. I Nr. 96/2013 (NR: GP XXIV RV 2194 AB 2352 S. 203. BR: 8972 AB 8987 S. 821.)
BGBl. I Nr. 205/2013 (VfGH)
BGBl. I Nr. 89/2014 (NR: GP XXV RV 318 AB 327 S. 51. BR: AB 9265 S. 836.)
[CELEX-Nr.: 32009L0018, 32014L0088, 32014L0038]
BGBl. I Nr. 61/2015 (NR: GP XXV RV 460 AB 551 S. 68. BR: AB 9360 S. 841.)
BGBl. I Nr. 137/2015 (NR: GP XXV RV 841 AB 870 S. 100. BR: AB 9475 S. 847.)
[CELEX-Nr.: 32007L0059, 32012L0018, 32012L0034]
BGBl. I Nr. 60/2019 (NR: GP XXVI IA 918/A AB 638 S. 86. BR: AB 10228 S. 896.)
[CELEX-NR.: 32007L0059, 32012L0034, 32016L0882, 32016L2370]
BGBl. I Nr. 143/2020 (NR: GP XXVII RV 470 AB 547 S. 69. BR: 10464 AB 10479 S. 916.)
[CELEX-Nr.: 32007L0059, 32012L0018, 32012L0034, 32016L0797, 32016L0798]

Präambel/Promulgationsklausel

Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Begriffsbestimmungen

§ 1. Eisenbahnen
§ 1a. Eisenbahninfrastrukturunternehmen
§ 1b. Eisenbahnverkehrsunternehmen
§ 1c. Integrierte Eisenbahnunternehmen
§ 1d. Vertikal integriertes Unternehmen
§ 1e. Internationale Gruppierung
§ 1f. Stadt- und Vorortverkehr
§ 1g. Regionalverkehr
§ 1h. Internationaler Güterverkehr
§ 1i. Grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst
§ 2. Öffentliche Eisenbahnen
§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen
§ 4. Hauptbahnen, Nebenbahnen
§ 5. Straßenbahnen
§ 7. Anschlussbahnen
§ 8. Materialbahnen
§ 9. Gemeinsame Sicherheitsmethoden
§ 9a. Gemeinsame Sicherheitsziele
§ 9b. Stand der Technik
§ 10. Eisenbahnanlagen
§ 10a. Eisenbahninfrastruktur
§ 10b. Akteure

2. Teil: Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden

§ 11. Entscheidung über Vorfragen
§ 12. Behördenzuständigkeit
§ 13. Behördenaufgaben
§ 13a. Jahresbericht
§ 13b. Sicherheitsempfehlungen

3. Teil: Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

1. Hauptstück: Konzession

§ 14. Erforderlichkeit der Konzession
§ 14a. Konzessionsverfahren
§ 14b. Betriebseröffnungsfrist, Konzessionsdauer
§ 14c. Erwerb einer Eisenbahn
§ 14d. Verlängerung der Konzessionsdauer
§ 14e. Konzessionsentziehung
§ 14f. Erlöschen der Konzession

2. Hauptstück: Verkehrsgenehmigung

§ 15. Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung
§ 15a. Unterlagen zum Antrag
§ 15b. Voraussetzungen
§ 15c. Zuverlässigkeit
§ 15d. Finanzielle Leistungsfähigkeit
§ 15e. Fachliche Eignung
§ 15f. Entscheidungspflicht
§ 15g. Verkehrseröffnung
§ 15h. Überprüfungen
§ 15i. Entziehung, Einschränkung
§ 15j. Mitteilungspflichten
§ 15k. Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

3. Hauptstück: Verkehrskonzession

§ 16. Erforderlichkeit der Verkehrskonzession
§ 16a. Unterlagen zum Antrag
§ 16b. Voraussetzungen
§ 16c. Verkehrseröffnungsfrist
§ 16d. Überprüfungen
§ 16e. Entziehung, Einschränkung
§ 16f. Erlöschen der Verkehrskonzession

4. Hauptstück: Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen

§ 17. Erforderlichkeit der Genehmigung
§ 17a. Genehmigungsverfahren
§ 17b. Werksverkehr, beschränkt-öffentlicher Verkehr

5. Hauptstück: Rechte des Eisenbahnunternehmens

§ 18. Bau- und Betriebsrechte
§ 18a. Schutz vor nicht zumutbarer Konkurrenzierung
§ 18b. Enteignungsrecht
§ 18c. Duldungsrechte
§ 18d. Schienenersatzverkehr

6. Hauptstück: Pflichten des Eisenbahnunternehmens

§ 19. Vorkehrungen
§ 19a. Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen
§ 19b. Einstellung aus Sicherheitsgründen
§ 19c. Meldepflicht bei Unfällen und Störungen
§ 19d. Änderung der Zustelladresse, Zustellungsbevollmächtigter
§ 20. Verkehrsanlagen, Wasserläufe
§ 20a. Einfriedungen, Schutzbauten
§ 21. Betriebsleiter
§ 21a. Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete
§ 21b. Selbständiges Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges
§ 21c. Qualifizierte Tätigkeiten
§ 22a. Tarife samt Bedingungen
§ 22a. Entschädigungsbedingungen
§ 22b. Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen an die Schienen-Control GmbH
§ 22c. Notfallpläne für die Hilfeleistungserbringung
§ 23. Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif
§ 24. GemeinwirtschaftlicheVerpflichtungen
§ 25. Genehmigungspflichtige Rechtsakte
§ 26. Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens
§ 27. Erleichterungen
§ 28. Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit
§ 29. Auflassung einer Eisenbahn
§ 30. Eisenbahnaufsichtsorgane
§ 30a. Vorhandensein gefährlicher Stoffe

7. Hauptstück: Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt: Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

§ 31. Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung
§ 31a. Antrag
§ 31b. Bauentwurf
§ 31c. Mündliche Verhandlung
§ 31d. Berührte Interessen
§ 31e. Parteien
§ 31f. Genehmigungsvoraussetzungen
§ 31g. Bauausführungsfrist
§ 31h. Höchstgerichtliche Aufhebung eines Baugenehmigungsbescheides

2. Abschnitt: Bauartgenehmigung

1. Unterabschnitt: Schienenfahrzeuge

§ 32. Erforderlichkeit einer Bauartgenehmigung
§ 32a. Antrag
§ 32b. Genehmigungsvoraussetzungen
§ 32c. Berechtigungen
§ 32d. Befristung in der Bauartgenehmigung
§ 32e. Befristete Erprobung von Schienenfahrzeugen

2. Unterabschnitt: Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen

§ 33. Zulässigkeit einer Bauartgenehmigung
§ 33a. Antrag
§ 33b. Genehmigungsvoraussetzungen
§ 33c. Befristung in der Bauartgenehmigung

3. Abschnitt: Betriebsbewilligung

§ 34. Erforderlichkeit der Betriebsbewilligung
§ 34a. Verbindung mit anderen Genehmigungen
§ 34b. Antrag
§ 35. Erteilung der Betriebsbewilligung

4. Abschnitt: Genehmigungsfreie Vorhaben

§ 36.

8. Hauptstück: Sonstiges

§ 40. Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete
§ 40a. Vorarbeiten
§ 40b. Einlösungsrecht des Bundes
§ 41. Ausländische Rechtsakte
§ 41b. Bewertungsstelle

3a. Teil: Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen

1. Hauptstück: Anrainerbestimmungen

§ 42. Bauverbotsbereich
§ 43. Gefährdungsbereich
§ 43a. Feuerbereich
§ 44. Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes
§ 45. Beseitigung eingetretener Gefährdungen

2. Hauptstück: Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

§ 46. Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen
§ 47. Betreten hiefür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen
§ 47a. Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge
§ 47b. Bahnbenützende

3. Hauptstück: Sonstiges

§ 47c. Schutzvorschriften

4. Teil: Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück: Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

§ 48. Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

2. Hauptstück: Schienengleiche Eisenbahnübergänge

§ 49. Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung
§ 50. Bildverarbeitende technische Einrichtungen

5. Teil: Verknüpfung von Schienenbahnen

§ 53a. Anschluss und Mitbenützung
§ 53b. Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren
§ 53c. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission
§ 53d. Vorlage von Verträgen

§ 53f. Wettbewerbsaufsicht

6. Teil: Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück: Allgemeines

§ 54. Zweck
§ 54a. Ausnahmen vom Geltungsbereich des 6. Teiles
§ 55. Trennungsmaßnahmen
§ 55a. Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
§ 55b. Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur
§ 55c. Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens
§ 55d. Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen
§ 55e. Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung
§ 55f. Finanzielle Transparenz
§ 55g. Koordinierung
§ 55h. Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber

2. Hauptstück: Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, zu Serviceeinrichtungen und -leistungen

1. Abschnitt: Allgemeines

§ 56. Zugang zur Eisenbahninfrastruktur
§ 57. Zugangsberechtigte
§ 57a. Fahrwegkapazitätsberechtigte
§ 57b. Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte
§ 57c. Bedienungsverbot bei Personenverkehrsdiensten
§ 58. Mindestzugangspaket
§ 58a. Serviceeinrichtungen
§ 58b. Zugang zu Serviceeinrichtungen, Gewährung von Serviceleistungen
§ 59. Schienennetz-Nutzungsbedingungen
§ 60. Entziehung von Zugtrassen
§ 62. Zuweisungsstelle
§ 62a. Betreiber einer Serviceeinrichtung
§ 62b. Entgelterhebende Stelle

2. Abschnitt: Zuweisung von Fahrwegkapazität

§ 63. Zuweisungsgrundsätze
§ 64. Rahmenregelung
§ 64a. Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen
§ 65. Netzfahrplanerstellung
§ 65a. Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten
§ 65b. Koordinierungsverfahren
§ 65c. Überlastete Eisenbahninfrastruktur
§ 65d. Kapazitätsanalyse
§ 65e. Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität
§ 65f. Verlangen nach Aufgabe von Zugtrassen
§ 66. Sondermaßnahmen bei Störungen

3. Abschnitt: Wegeentgelte und Dienstleistungsentgelte

1. Unterabschnitt: Entgeltgrundsätze für das Wegeentgelt

§ 67. Kosten des Zugbetriebes
§ 67a. Entgeltbestandteile für Kapazitätsengpässe
§ 67b. Umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes
§ 67c. Gemittelte Festsetzung des Wegeentgeltes

2. Unterabschnitt: Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen für das Wegeentgelt

§ 67d. Volle Kostendeckung der Wegeentgelte
§ 67e. Höhere Wegeentgelte für bestimmte Eisenbahninfrastrukturen
§ 67f. Wegeentgeltregel für bestimmte Eisenbahnkorridore
§ 67g. Vergleichbarkeit der Wegeentgelte

3. Unterabschnitt: Sonstiges

§ 67h. Leistungsabhängige Wegeentgeltbestandteile
§ 67i. Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität

§ 67j. Entgelte für Instandhaltung
§ 68. Festsetzung der Wegeentgelte
§ 68a. Verhandlungen über die Höhe des Wegeentgeltes
§ 69. Entrichtung der Wegeentgelte
§ 69a. Wegeentgeltnachlässe
§ 69b. Dienstleistungsentgelte
§ 69c. Informations- und Nachweispflichten
§ 70. Zusammenarbeit bei schienennetzübergreifenden Wegeentgeltregelungen

4. Abschnitt: Behandlung von Begehren, Beschwerde

§ 70a. Rechtsform
§ 71. Behandlung von Begehren auf Fahrwegkapazitätszuweisung und Gewährung des Mindestzugangspaketes
§ 71a. Behandlung von Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und Gewährung von Serviceleistungen
§ 72. Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle
§ 73. Beschwerde gegen einen Betreiber von Serviceeinrichtung
§ 73a. Vorlage von Verträgen und Urkunden

5. Abschnitt: Wettbewerbsüberwachung, Marktbeobachtung

§ 74. Überwachung des Wettbewerbs
§ 74a. Marktbeobachtung

6a. Teil: Zugang auf anderen Eisenbahnen

§ 75a. Zugangsrechte auf anderen Eisenbahnen
§ 75b. Freiwillig eingeräumter Zugang

6b. Teil: Schulungseinrichtungen

§ 75c. Zugang zu Schulungseinrichtungen
§ 75d. Prüfung, Zeugnisse
§ 75e. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

6c. Teil: Schienen-Control GmbH

§ 76. Gründung der Schienen-Control GmbH
§ 77. Aufgaben der Schienen-Control GmbH
§ 78. Verfahrensvorschrift
§ 78a. Außergerichtliche Streitbeilegung mit Kunden
§ 78b. Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control Kommission
§ 78c. Tätigkeitsbericht
§ 78d. Auskunftspflichten
§ 79. Aufsicht
§ 79a. Erklärung der Geschäftsführer
§ 79b. Berufsverbot
§ 80. Aufwand der Schienen-Control GmbH

7. Teil: Regulierungsbehörde

§ 81. Einrichtung der Schienen-Control Kommission
§ 82. Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission
§ 82a. Erklärung der Mitglieder und Ersatzmitglieder
§ 82b. Berufsverbot
§ 83. Beschlussfassung und Geschäftsordnung
§ 84. Verfahrensvorschrift
§ 84a. Auskunftspflichten
§ 84b. Konsultierung von Nutzern
§ 84c. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit
§ 84d. Kundmachung von Verordnungen der Schienen-Control Kommission
§ 85. Kosten und Entschädigung der Mitglieder

8. Teil: Interoperabilität

1. Hauptstück: Geltungsbereich, Zweck

§ 86. Geltungsbereich
§ 87. Zweck

2. Hauptstück: Interoperabilität des Eisenbahnsystems

1. Abschnitt: Allgemeines

§ 88. Interoperabilität
§ 89. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
§ 90. Grundlegende Anforderungen
§ 91. Aufrüstung
§ 92. Erneuerung
§ 93. Bereitstellung von Daten

2. Abschnitt: Interoperabilitätskomponenten

§ 94. Begriffsbestimmung
§ 95. Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten
§ 96. Konformität und Gebrauchstauglichkeit
§ 97. EG-Erklärung
§ 98. Unrichtige EG-Erklärung

3. Abschnitt: Teilsysteme

§ 99. Begriffsbestimmung
§ 100. Erfüllung der grundlegenden Anforderungen
§ 101. Nichtanwendbarkeit der TSI
§ 102. Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung
§ 103. Nichtübereinstimmung von Teilsystemen mit grundlegenden Anforderungen

4. Abschnitt: Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen

§ 104. Erforderlichkeit einer Genehmigung zur Inbetriebnahme
§ 105. Antrag
§ 106. Ermittlungsverfahren und Bescheiderlassung
§ 107. Entscheidung über eine Genehmigungspflicht bei Erneuerung oder Aufrüstung
§ 108. Harmonisierte Einführung des „Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems“ (ERTMS)

5. Abschnitt: Mobile Teilsysteme

§ 109. Inverkehrbringen

6. Abschnitt: Schienenfahrzeuge

§ 110. Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypengenehmigung
§ 111. Dateneingabe in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen
§ 112. Prüfung vor Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeuges
§ 113. Nichterfüllung grundlegender Anforderungen

3. Hauptstück: Europäisches Fahrzeugeinstellungsregister

§ 114. Registrierung von Schienenfahrzeugen
§ 115. Europäische Fahrzeugnummer
§ 116. Eintragungsverfahren
§ 117. Auskünfte über Daten und Angaben

4. Hauptstück: Infrastrukturregister

§ 118.

9. Teil: Triebfahrzeugführer

1. Hauptstück: Allgemeines

§ 124. Triebfahrzeugführer
§ 125. Anwendungsbereich
§ 126. Voraussetzung zum Führen eines Triebfahrzeuges
§ 127. Ausländische Fahrerlaubnisse

2. Hauptstück: Fahrerlaubnis

§ 128. Wesen der Fahrerlaubnis
§ 129. Voraussetzungen
§ 130. Zuständigkeit
§ 131. Antragsunterlagen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis
§ 132. Physische Eignung
§ 133. Arbeitspsychologische Eignung

§ 134. Allgemeine Fachkenntnisse
§ 135. Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Fahrerlaubnis
§ 136. Erneuerung der Fahrerlaubnis
§ 137. Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis
§ 138. Aktualisierung der Fahrerlaubnis
§ 139. Überprüfungen
§ 140. Entzug und Aussetzung der Fahrerlaubnis

3. Hauptstück: Bescheinigung

§ 141. Ausweis der Triebfahrzeuge und Eisenbahnen
§ 142. Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung
§ 143. Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Bescheinigung
§ 144. Verfahren
§ 145. Fachkenntnisse, Sprachkenntnisse
§ 146. Unternehmensinterne Überprüfungen
§ 147. Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses
§ 147a. Behördliche Überprüfung

4. Hauptstück: Sachverständige

§ 148. Bestellung sachverständiger Prüfer
§ 149. Verzeichnis der sachverständigen Prüfer
§ 150. Begutachtungsbefugnis
§ 150a. Überprüfung, Einschränkung der Begutachtungsbefugnis, Widerruf der Bestellung

5. Hauptstück: Ausbildung

§ 151. Ausbildungsmethode
§ 152. Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung
§ 153. Zugang zur Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung
§ 154. Beschwerde an die Schienen-Control Kommission
§ 155. Ersatz der Ausbildungskosten
§ 155a. Überprüfung, Einschränkung und Einstellung des Schulungsbetriebes

6. Hauptstück: Fahrerlaubnis-Register

§ 156. Errichtung und Führung
§ 157. Inhalt
§ 158. Auskunft über Daten und Angaben

7. Hauptstück: Bescheinigungs-Register

§ 159. Errichtung und Führung
§ 160. Inhalt
§ 161. Auskunft über Daten und Angaben

8. Hauptstück: Triebfahrzeugführerangelegenheiten mit Auslandsbezug

§ 162. Ausländische Fahrerlaubnis
§ 163. Inländische Fahrerlaubnis
§ 164. Ausländische Bescheinigung
§ 165. Inländische Bescheinigung

9. Hauptstück: Sonstiges

§ 166. Unabhängige Beurteilung
§ 167. Überwachung im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen

10. Teil: Benannte Stellen, Bestimmte Stellen und akkreditierte interne Stellen

1. Hauptstück: Benannte Stellen

1. Abschnitt: Begriffsbestimmungen

§ 168.

2. Abschnitt: Anforderungen für die Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle

§ 169. Allgemeine Anforderungen
§ 170. Haftpflichtversicherung
§ 171. Vorkehrungen

3. Abschnitt: Benennung

§ 172. Verfahren
§ 173. Angaben
§ 174. Aufnahme der Tätigkeit
§ 175. Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf einer Benennung

4. Abschnitt: Pflichten einer benannten Stelle

§ 176. Tätigkeiten
§ 177. Unparteilichkeit
§ 178. Mitarbeiter
§ 179. Zweigunternehmen, Vergabe von Unteraufträgen
§ 180. Bereitstellung von Informationen
§ 181. Mitwirkungspflichten
§ 182. Beteiligung an einer sektoralen Gruppe

2. Hauptstück: Bestimmte Stellen

§ 183.

3. Hauptstück: Akkreditierte interne Stelle

§ 184.

11. Teil: Spezielle Sicherheitsbestimmungen

1. Hauptstück: Geltungsbereich

§ 185.

2. Hauptstück: Nationale Sicherheitsvorschriften

§ 186. Begriffsbestimmungen
§ 187. Erlassung nationaler Sicherheitsvorschriften

3. Hauptstück: Sicherheitsmanagementsystem

§ 188. Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems
§ 189. Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems
§ 190. Inhalt des Sicherheitsmanagementsystems
§ 191. Grundelemente des Sicherheitsmanagementsystems
§ 192. Hilfe für Unfallopfer
§ 193. Sicherheitsbericht

4. Hauptstück: Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

§ 194. Erforderlichkeit
§ 195. Ausstellung, Aktualisierung und Erneuerung
§ 196. Einschränkung oder Widerruf
§ 197. Überprüfung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen

5. Hauptstück: Sicherheitsgenehmigung

§ 198. Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung
§ 199. Antrag
§ 200. Genehmigungsvoraussetzungen
§ 201. Gültigkeit und Erneuerung der Sicherheitsgenehmigung
§ 202. Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung
§ 203. Widerruf, Einschränkung
§ 204. Mitteilungspflicht der Behörde
§ 205. Entscheidungspflicht
§ 206. Überprüfung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen

6. Hauptstück: Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

§ 207. Zuweisung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle
§ 208. Aufgabe einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle
§ 209. Instandhaltungssystem
§ 210. Funktionen des Instandhaltungssystems
§ 211. Zertifizierung des Instandhaltungssystems für Güterwagen

7. Hauptstück: Risikobegrenzung

§ 212. Maßnahmen

§ 213. Kenntnis eines Sicherheitsrisikos
§ 214. Austausch von Schienenfahrzeugen

12. Teil: Aufsicht

§ 215. Sicherheitsmanagementsystem
§ 216. Mitteilungspflichten
§ 217. Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer
§ 218. Antrag auf Einschränkung oder Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung
§ 219. Schwerwiegendes Sicherheitsrisiko
§ 220. Teilsystems
§ 221. Sonstige Aufsichtstätigkeiten
§ 222. Befugnisse im Rahmen der Aufsicht
§ 223. Ankündigung vor Wahrnehmung bestimmer Aufsichtsbefugnisse
§ 224. Herstellung eines rechtskonformen Zustandes

13. Teil: Schlussbestimmungen

1. Hauptstück: Strafen, Verwalterbestellung

§ 225.
§ 226.
§ 227.
§ 228.
§ 229.
§ 230.
§ 231.
§ 232.
§ 233.

2. Hauptstück: Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften, Verweisungen

§ 234. Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften
§ 235. Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Union
§ 236. Verweisungen
§ 237. Personenbezogene Bezeichnungen

3. Hauptstück: Übergangsbestimmungen, Vollziehung, Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 238. Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957
§ 239. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 38/2004
§ 240. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006
§ 241. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010
§ 242. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013
§ 243. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 143/2020
§ 244. Vollziehung
§ 245. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Text

1. Teil
Begriffsbestimmungen

Eisenbahnen

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
   a) Hauptbahnen;
   b) Nebenbahnen:
   c) Straßenbahnen;
2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
   a) Anschlussbahnen;
   b) Materialbahnen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 1a. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen nicht vernetzt sind, dient und darüber verfügungsberechtigt ist. Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Schienenfahrzeugen ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsdienste auf der Eisenbahninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.

Integrierte Eisenbahnunternehmen

§ 1c. Integrierte Eisenbahnunternehmen sind Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Bei einem solchen Eisenbahnunternehmen beziehen sich die in diesem Bundesgesetz

1. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die
2. für Eisenbahnverkehrsunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Vertikal integriertes Unternehmen

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

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

(2) Sind ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen völlig voneinander unabhängig, werden jedoch beide unmittelbar vom Bund oder einem Bundesland ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert, gelten sie nicht als vertikal integrierte Unternehmen.

Internationale Gruppierung

§ 1e. Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Sitz in verschiedenen Staaten liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste. Diese Staaten können Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder die Schweizerische Eidgenossenschaft sein.

Stadt- und Vorortverkehr

§ 1f. Stadt- und Vorortverkehr ist jener Verkehr, der den Verkehrsbedarf eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland deckt.

Regionalverkehr

§ 1g. Regionalverkehr ist jener Verkehr, der den Verkehrsbedarf einer Region deckt.

Internationaler Güterverkehr

§ 1h. Internationaler Güterverkehr ist jener Verkehr, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen

Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Schienenfahrzeuge mindestens eine Grenze überqueren.

Grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst

§ 1i. Ein grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst ist ein Eisenbahnverkehrsdienst, bei dem Personen mit einem Zug, der mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert, befördert werden und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in den verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist; der Zug kann zusammengesetzt und/oder getrennt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Ursprungs- und Zielorte haben, sofern alle Schienenfahrzeuge mindestens eine Grenze überqueren.

Öffentliche Eisenbahnen

§ 2. Öffentliche Eisenbahnen sind solche, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt sind und auf denen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten nach Maßgabe der hiefür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht (öffentlicher Verkehr).

Nicht-öffentliche Eisenbahnen

§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

Hauptbahnen, Nebenbahnen

§ 4. (1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen

1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;
2. die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr ~ insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr ~ zukommt oder sie hiefür ausgebaut werden sollen.

(2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.

Straßenbahnen

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Schienenbahnen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:

1. straßenabhängige Bahnen,
   a) deren bauliche und betrieblichen Einrichtungen sich zumindest teilweise im Verkehrsraum öffentlicher Straßen befinden und
   b) auf denen Schienenfahrzeuge zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen;
2. straßenunabhängige Bahnen, auf denen Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des auf ihnen abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(3) Oberleitungs-Omnibusse gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.

Anschlussbahnen

§ 7. Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen;

2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschubeinrichtungen;
3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

Materialbahnen

§ 8. (1) Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlussbahnen sind.

(2) Auf Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr, die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

Gemeinsame Sicherheitsmethoden

§ 9. Gemeinsame Sicherheitsmethoden, die von der Europäischen Kommission erlassen werden, sind Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie Folgendes bewertet wird:

1. das bestehende Sicherheitsniveau
   a) für den Bau und den Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen;
   b) für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
   c) für den Verkehr auf solchen Eisenbahnen;
2. die Erreichung der gemeinsamen Sicherheitsziele
   a) für den Bau und den Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen;
   b) für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
   c) für den Verkehr auf solchen Eisenbahnen;
3. die bestehenden Anforderungen an die Sicherheit
   a) des Betriebes von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen;
   b) des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
   c) des Verkehrs auf solchen Eisenbahnen.

Gemeinsame Sicherheitsziele

§ 9a. Unter gemeinsamen Sicherheitszielen, die von der Europäischen Kommission erlassen werden, versteht man die Beschreibung des Sicherheitsniveaus, das mindestens erreicht werden muss:

1. für den Bau und den Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen;
2. für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen;
3. für den Verkehr auf solchen Eisenbahnen.

Stand der Technik

§ 9b. Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

Eisenbahnanlagen

§ 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur ist nicht erforderlich.

Eisenbahninfrastruktur

§ 10a. Eisenbahninfrastruktur umfasst die Anlagen, die im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, angeführt sind.

Akteure

§ 10b. (1) Akteure sind Eisenbahnunternehmen und andere natürliche oder juristische Personen, die die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen potentiell beeinflussen können.

(2) Akteure sind insbesondere:

1. Hersteller, das sind natürliche oder juristische Personen, die Produkte in Gestalt von Interoperabilitätskomponenten, Teilsystemen oder Schienenfahrzeugen herstellen bzw. konstruieren oder herstellen lassen, und die diese Produkte unter ihrem eigenen Namen oder unter ihrer eigenen Marke in Verkehr bringen;
2. Instandhaltungsbetriebe;
3. Halter;
4. Dienstleister;
5. Beförderer, das sind natürliche oder juristische Personen, die Beförderungen nach Maßgabe eines Beförderungsvertrages durchführen;
6. Absender, das sind natürliche oder juristische Personen, die Güter entweder für sich selbst oder einen Dritten versenden;
7. Empfänger, das sind natürliche oder juristische Personen, die Güter nach Maßgabe eines Beförderungsvertrages erhalten; wenn die Beförderung der Güter ohne Beförderungsvertrag erfolgt, gilt die natürliche oder juristische Person, die die Güter bei deren Ankunft übernimmt, als Empfänger;
8. Verlader, das sind natürliche oder juristische Personen, die verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf einen Wagen oder Container verladen oder die einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank auf einen Wagen verladen;
9. Entlader, das sind natürliche oder juristische Personen:
   a) die einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank von einem Wagen entladen;
   b) die verpackte Güter, Kleincontainer, oder ortsbewegliche Tanks von einem Wagen oder Container entladen; oder
   c) die Güter aus einem Tank (Tankwagen, abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer) oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen oder aus einem Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder einem Schüttcontainer entladen;
10. Befüller, das sind natürliche oder juristische Personen, die Güter in einen Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer), in einen Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder in einen Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen einfüllen;
11. Entleerer, das sind natürliche oder juristische Personen, die Güter aus einem Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer), einem Wagen, einem Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen entleeren.

2. Teil
Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden

Entscheidung über Vorfragen

§ 11. Ist die Entscheidung eines Gerichtes oder einer Verwaltungsbehörde von der Klärung der Vorfrage abhängig,

a) ob eine Beförderungseinrichtung als Eisenbahn (§ 1) oder
b) als welche der im § 1 angeführten Eisenbahnen eine Eisenbahn oder
c) ob ein Verkehr als Werksverkehr (§ 17b Abs. 2) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr (§ 17b Abs. 3) oder
d) ob eine Anlage als Eisenbahnanlage (§ 10) zu gelten hat oder
e) ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18c erfolgen würde,

so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

Beachte für folgende Bestimmung

Abs. 2 Z 11 tritt, soweit er die Zuständigkeit nach dem 9. Teil betrifft, mit 30.4.2021 in Kraft (vgl. § 245 Abs. 13)

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Bundesgesetz keine Zuständigkeit der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, der Schienen-Control Kommission oder der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder einer Bezirksverwaltungsbehörde ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für alle Angelegenheiten der Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf all diesen Eisenbahnen.

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen;
2. folgende Angelegenheiten von vernetzten Nebenbahnen:
   a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d, § 21a Abs. 3, § 25 und § 28 Abs. 1;
   b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
   c) die Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
3. folgende Angelegenheiten von nicht vernetzten Nebenbahnen:
   a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d und § 28 Abs. 1;
   b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
   c) Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
4. alle Angelegenheiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen;
5. alle Angelegenheiten der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen, sonstiger in diesem Bundesgesetz geregelten Schulungseinrichtungen und der sachverständigen Prüfer;
6. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
7. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind;
8. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Hauptbahn oder dem Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
9. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb einer Hauptbahn hinaus auch Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentliche Eisenbahnen betreiben;
10. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb von Hauptbahnen hinaus auch Nebenbahnen oder Straßenbahnen betreiben;
11. alle Angelegenheiten des 8., 9., 10. und 11. Teiles einschließlich der Aufsicht über diese Angelegenheiten;
12. in Angelegenheiten, deren Wahrnehmung in unmittelbar anwendbaren Rechtsakten der Europäischen Union, deren Regelungsgegenstand im Zusammenhang mit der Interoperabilität des Eisenbahnsystems oder mit der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen oder des Verkehrs auf Eisenbahnen steht, der nationalen Sicherheitsbehörde zugewiesen ist.“

(3) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;

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

Behördenaufgaben

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kostenbeiträge ist das Kostendeckungsprinzip sowie die Höhe bestehender Abgaben und Gebühren zu beachten.

Jahresbericht

§ 13a. (1) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat für jedes Jahr einen Bericht über ihre/seine Tätigkeiten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Betrieb von den in den Anwendungsbereich des 11. Teiles fallenden Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen zu erstellen. Der Jahresbericht ist bis spätestens 30. September des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu veröffentlichen und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu übermitteln.

(2) Der Jahresbericht hat Angaben über Folgendes zu enthalten:

1. Entwicklung der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen einschließlich einer Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren im Einklang mit Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 138 vom 11.05.2016 S. 102;
2. wichtige Änderungen von Bundesgesetzen und auf Grundlage von Bundesgesetzen erlassenen Verordnungen, deren Regelungsgegenstand der Bau oder der Betrieb von im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und der Verkehr auf Eisenbahnen ist;
3. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
4. Entwicklungen bei einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen; und
5. Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM).

(3) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren für das Berichtsjahr erforderlich sind, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

Sicherheitsempfehlungen

§ 13b. In den an die Behörde gemäß Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, gerichteten Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ist das Verhältnis von Aufwand und Nutzen darzustellen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind. Die Behörde hat bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben die Sicherheitsempfehlungen angemessen zu berücksichtigen.

3. Teil

Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

1. Hauptstück

Konzession

Erforderlichkeit der Konzession

§ 14. (1) Eine Konzession ist erforderlich:

1. zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen;
2. zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen;

(2) Keine Konzession ist erforderlich:

1. zum Bau und zum Betrieb bundeseigener Haupt- und vernetzter bundeseigener Nebenbahnen;
2. zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf nicht vernetzten bundeseigenen Nebenbahnen.

Konzessionsverfahren

§ 14a. (1) Die Verleihung der Konzession ist bei der Behörde zu beantragen. In dem Antrag ist glaubhaft zu machen, dass die geplante Eisenbahn den öffentlichen Interessen dient, und anzugeben, wie die erforderlichen Geldmittel beschafft werden sollen.

(2) Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben. Ist eine Hauptbahn oder eine Nebenbahn, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt ist, Gegenstand des Antrages, sind im Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur darzustellen.

(3) Die Konzession darf nur verliehen werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn). Vor Verleihung der Konzession ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, und den durch die geplante Eisenbahn örtlich berührten Gemeinden als Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereiches, Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von 30 Tagen zu geben.

Betriebseröffnungsfrist, Konzessionsdauer

§ 14b. Die Konzession ist für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an der geplanten Eisenbahn zu bemessende Zeit zu verleihen. Diese Zeit läuft ab dem Tage der Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke. In der Konzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.

Erwerb einer Eisenbahn

§ 14c. Dem Erwerber einer öffentlichen Eisenbahn ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu verleihen, wenn die Voraussetzungen für die Verleihung der Konzession gegeben sind.

Verlängerung der Konzessionsdauer

§ 14d. Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer den Antrag auf deren Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit stattzugeben, als nicht öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge oder die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn) entgegenstehen. Wird über einen rechtzeitig eingebrachten Antrag nicht spätestens drei Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer entschieden, so gilt diese als auf ein Jahr verlängert.

Konzessionsentziehung

§ 14e. Die Behörde kann die Konzession entziehen, wenn sich der Konzessionsinhaber trotz wiederholter Ermahnung so verhält, dass die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Führung des Betriebes der Eisenbahn oder des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn nicht mehr gegeben sind und dadurch die Sicherheit des Verkehrs auf der Eisenbahn wesentlich beeinträchtigt wird.

Erlöschen der Konzession

§ 14f. Die Konzession erlischt:

1. mit Zeitablauf;
2. bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist, durch Erklärung der Behörde bei dauernder Einstellung (§ 28 Abs. 6) oder bei Konzessionsentziehung;
3. mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

2. Hauptstück
Verkehrsgenehmigung

Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung

§ 15. Natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich bedürfen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf in Österreich liegenden Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen und in Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einer Verkehrsgenehmigung.

Unterlagen zum Antrag

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

1. Angaben über die Art des angestrebten Eisenbahnverkehrsdienstes (Güterverkehrsdienst/Personenverkehrsdienst);
2. falls der Antragsteller im Firmenbuch eingetragen ist, ein Auszug aus dem Firmenbuch, der nicht älter als drei Monate ist;
3. eine Strafregisterbescheinigung für den Antragsteller; falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Strafregisterbescheinigung für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten;
4. eine Erklärung des Antragstellers oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Erklärung seiner nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, dass gegen sie noch kein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen im § 15c Z 3 angeführter Verstöße ergangen ist;
5. eine Erklärung des Antragstellers, dass keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden;
6. eine Amtsbestätigung, dass über das Vermögen des Antragstellers nicht nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten noch kein Konkursverfahren eröffnet wurde;
7. für den Antragsteller oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, die bisher ihren Sitz oder Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben, Unterlagen gemäß Z 3 und 6 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates;
8. der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres; für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, die Bilanz, die Eröffnungsbilanz bzw. eine Vermögensübersicht;

   beizulegen ist auch der aktuelle Lagebericht; gesondert darzustellen sind:

   a) die verfügbaren Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
   b) die als Sicherheit verfügbaren Mittel und Vermögensgegenstände;
   c) das Betriebskapital;
   d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Transportmittel, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Schienenfahrzeuge sowie der Finanzierungsplan dafür;
   e) die Belastungen des Betriebsvermögens;
   f) Steuern und Sozialversicherungsbeiträge;
9. ein Gutachten oder Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder eines Kreditinstitutes, woraus unter Bezugnahme auf die unter Z 8 angeführten Angaben hervorgeht, dass der Antragsteller seine derzeitigen und künftig vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischer Annahme in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können;
10. Angaben über die Deckung der Unfallhaftpflicht.

Voraussetzungen

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

1. keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 15c) des Antragstellers;
2. finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 15d) des Antragstellers;
3. fachliche Eignung (§ 15e) des Antragstellers;
4. Vorliegen einer ausreichenden Versicherung oder einer angemessenen, zu marktüblichen Konditionen ausgestellten Bürgschaft; beides zur Deckung der Unfallhaftpflicht nach österreichischem und internationalem Recht, insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Güter, Post und für an einer Eisenbahnbeförderung nicht beteiligte Dritte.

(2) Diese Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Verkehrsgenehmigung vorliegen.

Zuverlässigkeit

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

1. er selbst oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten von einem Gericht rechtskräftig wegen einer oder mehrerer mit Vorsatz begangener strafbarer Handlungen zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurden, solange die Verurteilung weder getilgt ist, noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt (§§ 1 bis 7 des Tilgungsgesetzes 1972, BGBl. Nr. 68),
2. über sein Vermögen oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch über das Vermögen seiner nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein Konkursverfahren eröffnet wurde oder eine solche Konkurseröffnung nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten unterblieben ist, oder
3. gegen ihn oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen schwerwiegender Verstöße
   a) gegen Verkehrsvorschriften, insbesondere gegen das Eisenbahngesetz 1957, das Gefahrgutbeförderungsgesetz und das Tiertransportgesetz-Eisenbahn oder
   b) gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
   c) gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, oder
4. gegen ihn oder falls er eine eingetragene Personengesellschaft ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten aus Kollektivverträgen

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

Finanzielle Leistungsfähigkeit

§ 15d. Die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers ist erfüllt, wenn er voraussichtlich seine derzeitigen und künftigen vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können und keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

Fachliche Eignung

§ 15e. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung des Antragstellers ist erfüllt, wenn er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird, welche die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Geschäftstätigkeit zum Erbringen des beantragten Eisenbahnverkehrsdienstes mit sich bringt.

Entscheidungspflicht

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

Verkehrseröffnung

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

Überprüfungen

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

(2) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen darf seine Geschäftstätigkeit, soweit sich diese auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten bezieht, nur dann erheblich ändern oder erweitern, wenn zuvor von der Behörde auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens bescheidmäßig festgestellt

worden ist, dass die Voraussetzungen für die erteilte Verkehrsgenehmigung trotz der erheblichen Änderung oder Erweiterung seiner Geschäftstätigkeit nach wie vor vorliegen.

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

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

Entziehung, Einschränkung

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

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

(3) Einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Verkehrsgenehmigung zu entziehen, wenn über sein Vermögen ein Konkursverfahren eröffnet worden ist und

1. das Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Konkurseröffnung geschlossen war, oder
2. das Insolvenzgericht die Schließung des Eisenbahnverkehrsunternehmens angeordnet oder bewilligt hat (§ 115 Insolvenzordnung – IO, RGBl. Nr. 337/1914), oder
3. das Insolvenzgericht dem Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Frist zum Sanierungsplanantrag einräumte (§ 114b Abs. 2 IO), oder
4. das Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Sanierungsplanantrag nicht fristgerecht stellte, oder
5. das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Sanierungsplanantrag zurückgezogen hat, oder
6. das Insolvenzgericht den Sanierungsplanantrag zurückgewiesen hat, oder
7. der Sanierungsplan in der Sanierungsplantagsatzung abgelehnt wurde oder
8. dem Sanierungsplan vom Insolvenzgericht die Bestätigung versagt wurde.

Mitteilungspflichten

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

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

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

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

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

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

Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 15k. Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

1. durch Entziehung der Verkehrsgenehmigung;
2. mit dem Tod oder sonstigem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Inhabers der Verkehrsgenehmigung.

3. Hauptstück
Verkehrskonzession

Erforderlichkeit der Verkehrskonzession

§ 16. Für die Erbringung nachstehender Eisenbahnverkehrsdienste in Österreich auf Eisenbahninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen durch natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich genügt, wenn nicht schon die Berechtigung zur Erbringung dieser Art von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Grund einer Verkehrsgenehmigung gegeben ist, eine Verkehrskonzession:

1. Personenverkehrsdienste im Stadt- oder Vorortverkehr;
2. Güterverkehrsdienste im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr.

Unterlagen zum Antrag

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

Voraussetzungen

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

1. keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 15c) des Antragstellers;
2. finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 15d) des Antragstellers;
3. fachliche Eignung (§ 15e) des Antragstellers;
4. Vorliegen einer ausreichenden Versicherung oder einer angemessenen, zu marktüblichen Konditionen ausgestellten Bürgschaft; beides zur Deckung der Unfallhaftpflicht nach österreichischem und internationalem Recht, insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Güter, Post und für an einer Eisenbahnbeförderung nicht beteiligte Dritte.

(2) Diese Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Verkehrskonzession vorliegen.

Verkehrseröffnungsfrist

§ 16c. In der Verkehrskonzession ist eine angemessene Verkehrseröffnungsfrist festzusetzen.

Überprüfungen

§ 16d. § 15h Abs. 1 und 4 gilt auch für Verkehrskonzessionen.

Entziehung, Einschränkung

§ 16e. § 15i Abs. 1 gilt auch für Verkehrskonzessionen. Eine erteilte Verkehrskonzession ist von der Behörde auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen oder auf einen bestimmten örtlichen Bereich einzuschränken, wenn dies der Inhaber einer Verkehrskonzession beantragt. Des Weiteren gilt § 15j Abs. 3 bis 5.

Erlöschen der Verkehrskonzession

§ 16f. Die Verkehrskonzession erlischt:

1. bei Nichteinhaltung der festgesetzten Verkehrseröffnungsfrist;
2. durch Entziehung der Verkehrskonzession;
3. mit dem Tod oder sonstigem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Inhabers der Verkehrskonzession.

4. Hauptstück
Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen

Erforderlichkeit der Genehmigung

§ 17. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung erforderlich.

Genehmigungsverfahren

§ 17a. (1) Die Erteilung der Genehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben.

(2) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn).

(3) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden.

(4) Die Genehmigung kann mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung verbunden werden.

Werksverkehr, beschränkt-öffentlicher Verkehr

§ 17b. (1) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

(2) Der Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausüben oder dem Unternehmen, dem die Eisenbahn dient, angehören. Die Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

(3) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfasst über den Verkehr nach Abs. 2 hinausgehend die Beförderung ~ jedoch ohne Beförderungspflicht ~ von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

(4) In dem Verfahren, in dem über die Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn zu entscheiden ist, bedarf es keiner Ermittlung darüber, ob die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht, wenn die nicht-öffentliche Eisenbahn noch bis ein Jahr vor Antragstellung eine öffentliche Eisenbahn war.

(5) Die Zulassung eines Werksverkehrs (erweiterten Werksverkehrs) oder eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs ist zu entziehen, wenn das Eisenbahnunternehmen die Voraussetzungen, die für die Zulassung maßgebend waren, nicht mehr erfüllt.

5. Hauptstück
Rechte des Eisenbahnunternehmens

Bau- und Betriebsrechte

§ 18. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen berechtigt, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs zu bauen und zu betreiben, Verschubleistungen zu erbringen sowie zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn Schienenfahrzeuge auf dieser Eisenbahn zu betreiben.

(2) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzession, Verkehrsgenehmigung, einer einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung oder Verkehrskonzession einerseits und

sonstigen Genehmigungen und Bewilligungen andererseits berechtigt, öffentlichen und nicht-öffentlichen Verkehr auf Eisenbahnen zu erbringen und zu diesem Zwecke Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör zu bauen und zu betreiben sowie Schienenfahrzeuge auf einer Eisenbahn zu betreiben.

(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigung einerseits und sonstigen erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen andererseits berechtigt, nicht-öffentlichen Güterverkehr, Werksverkehr oder beschränkt-öffentlichen Verkehr zu erbringen und zu diesem Zwecke Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör zu bauen und zu betreiben sowie Schienenfahrzeuge zu betreiben.

(4) Das Eisenbahnunternehmen ist auch berechtigt, die für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und den Verkehr auf einer Eisenbahn erforderlichen Hilfseinrichtungen selbst zu errichten und zu betreiben sowie alle dazu dienenden Arbeiten selbst vorzunehmen.

Schutz vor nicht zumutbarer Konkurrenzierung

§ 18a. Während der Konzessionsdauer darf niemandem gestattet werden, andere Eisenbahnen zu errichten, die eine dem Konzessionsinhaber nicht zumutbare Konkurrenzierung bedeuten würden.

Enteignungsrecht

§ 18b. Das Eisenbahnunternehmen hat das Enteignungsrecht nach Maßgabe des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954.

Duldungsrechte

§ 18c. Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, von den Eigentümern von Grundstücken und Baulichkeiten die Duldung der Errichtung oder Anbringung von Oberleitungen, Haltevorrichtungen für die Oberleitung, von Signalen und sonstigen für den Betrieb einer Eisenbahn, für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn sowie für den Verkehr auf einer Eisenbahn erforderlichen Einrichtungen (Trennschalter, Kabelzuleitungen, Sicherungs- und Schaltkasten, Haltestellenzeichen und dergleichen) ohne Enteignung und ohne Anspruch auf Entschädigung zu verlangen, soweit hiedurch nicht die bestimmungsgemäße Benützung des Grundes oder des Gebäudes erheblich beeinträchtigt wird.

Schienenersatzverkehr

§ 18d. Bei vorübergehenden Störungen des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder bei einer Einstellung aus Sicherheitsgründen (§ 19b) ist ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen während dieses Zeitraumes berechtigt, den allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind.

6. Hauptstück
Pflichten des Eisenbahnunternehmens

Vorkehrungen

§ 19. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet,

1. die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben
2. dafür zu sorgen, dass von ihm für Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn eingesetzte Eisenbahnbedienstete dafür geeignet und zuverlässig sind,
3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(2) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen.

(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet,

1. die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben,
2. dafür zu sorgen, dass von ihm für Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn eingesetzte Eisenbahnbedienstete dafür geeignet und zuverlässig sind,
3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, wie die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfüllen sind, und welche Vorkehrungen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 bis 3 obliegenden Verpflichtungen zu treffen sind. Er kann weiters allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der für die Sicherheit verantwortlichen Eisenbahnbediensteten und derjenigen, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn ausführen, festlegen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und die Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen festzulegen, welche beim Bau, bei der Erhaltung und insbesondere als Signal-, Verkehrs- und Betriebsregelungen beim Betrieb von Eisenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und dem Verkehr auf Eisenbahnen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus unter Berücksichtigung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden, der gemeinsamen Sicherheitsziele, des Standes der Technik, einer Verknüpfung der Eisenbahnen sowie des Schutzes der Anrainer zu beachten sind; eine solche Festlegung durch Verordnung ist insoweit nicht erforderlich, als sich diese Anforderungen aus unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen oder sonstigen bundesrechtlichen Rechtsvorschriften ergeben. Soweit Gegenstand einer solchen Verordnung der Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen oder der Verkehr auf solchen Eisenbahnen ist, ist diese der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(6) In Verzeichnissen zu Verordnungen gemäß Abs. 4 und 5 können, soweit Dokumentationen über ihren vollständigen Inhalt vorliegen und diese Dokumentationen für jedermann gleichermaßen zugänglich sind, österreichische und internationale Normen, technische Spezifikationen, technische Regelungen oder sonstige technische Vorschriften angeführt werden, bei deren Anwendung davon auszugehen ist, dass den grundlegenden Anforderungen nach dem Stand der Technik entsprochen wird oder die bei der Beurteilung, ob dem entsprochen wird, wichtig oder hilfreich sind. Diese Verzeichnisse können durch Kundmachung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie dem aktuellen Stand angepasst werden.

Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen

§ 19a. (1) Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes oder genehmigtes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des 11. Teiles verfügen, haben durch akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung, Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete oder durch im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen, jeweils im Rahmen ihres eisenbahntechnischen Fachgebietes, in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den auf Grund

dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

(2) Werden den im Abs. 1 angeführten Prüfberechtigten vom Eisenbahnunternehmen vollständige, schlüssige und nachvollziehbare Unterlagen über den zum Prüfungszeitpunkt vorliegenden Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge, und von sonstigem Zugehör vorgelegt, die auf Grund dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs-, oder Betriebsbewilligungsbescheiden oder auf Grund von bescheidmäßig genehmigten allgemeinen Anordnungen erstellt wurden, ist die inhaltliche Richtigkeit der Unterlagen vom Prüfberechtigten anzunehmen, es sei denn, dass der tatsächliche Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und des sonstigen Zugehörs augenscheinlich nicht dem in diesen Unterlagen ausgewiesenen Zustand entspricht.

Einstellung aus Sicherheitsgründen

§ 19b. (1) Ist die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Grund des Zustandes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, so hat die Behörde im ersteren Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes einer solchen Eisenbahn und im anderen Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes gegenüber dem zum Betrieb der Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen zu verfügen, sofern im ersteren Fall die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn und im anderen Fall die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn nicht durch Verfügung von anderen Maßnahmen gewährleistet werden kann. Der eingestellte Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Die Verfügung anderer Maßnahmen ist aufzuheben, wenn die für die Verfügung maßgeblichen Gründe weggefallen sind.

(2) Ist die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn auf Grund des Zustandes von Schienenfahrzeugen oder der Führung des Betriebes von Schienenfahrzeugen nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes auf einer solchen Eisenbahn gegenüber dem zum Betrieb von Schienenfahrzeugen berechtigten Eisenbahnunternehmen zu verfügen, sofern die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn nicht durch Verfügung von anderen Maßnahmen gewährleistet werden kann. Der Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Die Verfügung von anderen Maßnahmen ist aufzuheben, wenn die für die Verfügung maßgeblichen Gründe weggefallen sind.

Meldepflicht bei Unfällen und Störungen

§ 19c. Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen, die beim Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn, beim Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn oder beim Verkehr auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn auftreten, unverzüglich der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Eisenbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.

Änderung der Zustelladresse, Zustellungsbevollmächtigter

§ 19d. (1) Eisenbahnunternehmen haben der Behörde Änderungen der Zustelladresse im Sinne von § 2 Z 3 des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982, unverzüglich bekannt zu geben.

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

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

gegenüber der Behörde zur Empfangnahme von Dokumenten zu bevollmächtigen und der Behörde namhaft zu machen. Darüber hinaus kann einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Zustelladresse in Österreich im Wege des Triebfahrzeugführers wirksam zugestellt werden.

Verkehrsanlagen, Wasserläufe

§ 20. (1) Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die Anlagen und Wasserläufe sind von dem bisher hiezu Verpflichteten zu erhalten und zu erneuern. Den Teil, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind, hat das Eisenbahnunternehmen zu tragen. Für Bauten, die früher nicht vorhanden waren, hat das Eisenbahnunternehmen nicht nur die Kosten der ersten Herstellung, sondern auch die der künftigen Erhaltung und Erneuerung zu tragen. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(2) Wiederhergestellte Verkehrsanlagen und Wasserläufe sind den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung gemäß Abs. 1 Verpflichteten förmlich zu übergeben. Wird die Übernahme verweigert, so entscheidet die Behörde nach Maßgabe des Abs. 1, in welchem Umfang die Übernahme sowie die künftige Erhaltung und Erneuerung zu erfolgen hat.

Einfriedungen, Schutzbauten

§ 20a. Zwischen der Eisenbahn und ihrer Umgebung sind vom Eisenbahnunternehmen auf seine Kosten Einfriedungen oder Schutzbauten herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Ob dieses Erfordernis vorliegt, wird im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren festgestellt. Erweist sich später eine Abweichung vom bestehenden Zustand als erforderlich, so hat die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Erneuerung zu tragen, wer sie verursacht hat. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

Betriebsleiter

§ 21. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn einschließlich der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs sowie des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn verantwortlich ist.

(2) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen verantwortlich ist.

(3) Bei einem zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen genügt die Bestellung einer Person als Betriebsleiter.

(4) Für den Betriebsleiter ist zumindest ein Stellvertreter zu bestellen.

(5) Abs. 1 bis 4 gilt nicht für ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb berechtigte Eisenbahnunternehmen.

(6) Die Bestellung des Betriebsleiters und seines Stellvertreters bedarf der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn weder hinsichtlich der Verlässlichkeit noch der Eignung Bedenken bestehen. Wenn sich solche in der Folgezeit ergeben, so ist die Genehmigung zu widerrufen.

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

(8) Bei großen Eisenbahnunternehmen können neben dem Betriebsleiter fachlich zuständige Betriebsleiter bestellt werden. Diese und deren Stellvertreter sind der Behörde anzuzeigen.

Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete

§ 21a. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu regeln.

(2) Abs. 1 gilt nicht für ausschließlich zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb berechtigte Eisenbahnunternehmen.

(3) Die im Abs. 1 angeführten Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.

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

(5) Ist Verhalten einschließlich der Ausbildung der im Abs. 1 angeführten Bediensteten bereits durch unmittelbar anwendbare unionsrechtliche Regelungen, durch Bundesgesetz oder in auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen geregelt, so bedarf es für ein solches Verhalten einschließlich der Ausbildung keiner Regelung durch allgemeine Anordnungen.

Selbständiges Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges

§ 21b. (1) Das selbständige Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges auf Eisenbahnen in einem durch Medikamente, Alkohol oder Suchtmittel sowie durch Krankheit beeinträchtigten Zustand oder in einer hiefür sonst nicht geeigneten körperlichen oder geistigen Verfassung ist verboten.

(2) Während des selbständigen Bedienens und Führens eines Triebfahrzeuges auf Eisenbahnen ist die Einnahme von Alkohol, Suchtmittel oder die körperliche und geistige Verfassung beeinträchtigenden Medikamenten verboten.

(3) Triebfahrzeugführer und andere Betriebsbedienstete, die unmittelbar Zeugen eines Unfalls werden, bei dem eine Person getötet oder augenscheinlich schwer verletzt wird und welcher sich in direkten Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit ereignet, sind für einen Zeitraum von 72 Stunden, gerechnet ab dem Zeitpunkt, ab denen ihnen bei einem Unfallereignis keine mit dem Unfall in Zusammenhang stehenden Aufgaben mehr zukommen, von jeglicher Arbeitsleistung freizustellen. Dabei ist dem Bediensteten jedenfalls eine notfallpsychologische Betreuung durch hierfür geschulte interne oder externe Kräfte anzubieten. Von der Freistellung dieser Betriebsbediensteten kann abgesehen werden, wenn durch die hierfür geschulten internen oder externen Kräfte festgestellt wird, dass ihre psychologische und medizinische Eignung für die Ausübung ihrer Tätigkeit weiterhin besteht.

Qualifizierte Tätigkeiten

§ 21c. (1) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie kann durch Verordnung

1. Kategorien von Tätigkeiten festlegen, welche die Sicherheit des Betriebes einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und des Verkehrs auf solchen Eisenbahnen gewährleisten, und welche im Hinblick auf die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen von Eisenbahnbediensteten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens erst nach erfolgter Ausbildung durch ein solches Eisenbahnunternehmen oder durch den Betreiber einer Schulungseinrichtung ausgeführt werden dürfen, wenn in einem oder mehreren, von sachverständigen Prüfern ausgestellten Zeugnissen dokumentiert ist, dass der Eisenbahnbedienstete über die für diese Tätigkeiten erforderliche Eignung verfügt,
2. die Erfordernisse für die erforderliche Eignung festlegen,
3. festlegen, welchen Voraussetzungen der Betrieb einer Schulungseinrichtung hinsichtlich der Qualifikation des Ausbildungspersonals, der Ausbildungsmethode, des Ausbildungsinhaltes, der Ausbildungsunterlagen und der für Schulungszwecke erforderlichen Einrichtungen entsprechen muss,
4. festlegen, wie die Teilnahme an der Ausbildung zu dokumentieren ist,
5. festlegen, welche Voraussetzungen vor der Ausstellung eines Zeugnisses durch sachverständige Prüfer vorliegen müssen,
6. festlegen, ob für Bedienstete, für die Zeugnisse vorliegen, in denen die für die Tätigkeit erforderliche Eignung dokumentiert ist, zusätzlich eine Bescheinigung auszustellen ist sowie Inhalt und äußere Merkmale einer solchen Bescheinigung festlegen,
7. Zeitabstände festlegen, innerhalb der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu prüfen oder prüfen zu lassen ist, ob die Eisenbahnbediensteten noch über die für die Ausführung der Tätigkeiten erforderliche Eignung verfügen, sowie die Art und Weise dieser Prüfung bestimmen,

8. die Eintragung derartiger Eisenbahnbediensteter in ein Register anordnen und die Ausgestaltung dieser Register, die Erteilung von Auskünften über die in diesen Registern enthaltenen Angaben und Daten und die Voraussetzungen für das Löschen von Registereintragungen regeln.

(2) Wer ein Register gemäß Abs. 1 Z 8 führt, hat Vorkehrungen zu treffen, dass auf begründete schriftliche Anfrage

1. der Behörde, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. einem ins Register eingetragenen Eisenbahnbediensteten im Hinblick auf seine Person,
3. Eisenbahnunternehmen, wenn der in das Register eingetragene Eisenbahnbedienstete für eine Tätigkeit, die mit Verordnung gemäß Abs. 1 festgelegt worden ist, eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person, oder
4. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen notwendig ist, im Hinblick auf die an den Vorfällen beteiligten, in das Register eingetragenen Eisenbahnbediensteten, wenn sie Tätigkeiten ausgeübt haben, die mit Verordnung gemäß Abs. 1 festgelegt worden sind,

schriftliche Auskunft über die im Register enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird.

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

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

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

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

Tarif, Fahrplan

§ 22. (1) Ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, hat diesen bedarfsgerecht und wirtschaftlich zumutbar auf Grund von Tarifen und Fahrplänen anzubieten. Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Fahrpläne auf Basis des von der Zuweisungsstelle erstellten Netzfahrplanes zu erstellen. Im Übrigen sind auf Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste auf Haupt- oder Nebenbahnen erbringen, die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes anzuwenden.

(2) Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste im öffentlichen Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringen, haben die Tarife und Fahrpläne unter Einbeziehung der durchgehenden Verbindungen gemäß § 23 rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten und auf Kosten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Eisenbahninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.

(Anm.: Abs. 4 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 25/2010)

(5) Die Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Straßenbahnen haben die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben zu enthalten. Sie sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

(6) Bei Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hat das Eisenbahnunternehmen Beförderungsbedingungen aufzustellen. Die wesentlichsten Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

(Anm.: Abs. 7 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 25/2010)

Tarife samt Bedingungen

§ 22a. Die Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen haben die Beförderungsbedingungen einschließlich der Entschädigungsbedingungen insbesondere gemäß dem Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG), BGBl. I Nr. 40/2013, und der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S 14, zu enthalten.

Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen an die Schienen-Control GmbH

§ 22b. (1) Die Eisenbahnunternehmen haben die Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen vor deren Veröffentlichung der Schienen-Control GmbH bekannt zu geben.

(2) Jene Beförderungsbedingungen, die durch die Schienen-Control Kommission nach § 78b für unwirksam erklärt wurden, sind von den Eisenbahnunternehmen binnen einer angemessenen Frist vor der Veröffentlichung der Schienen-Control GmbH bekannt zu geben. Die Schienen-Control GmbH hat diese Beförderungsbedingungen der Schienen-Control Kommission unverzüglich vorzulegen. Nach deren Vorlage durch die Schienen-Control GmbH hat die Schienen-Control Kommission von Amts wegen innerhalb von zehn Wochen festzustellen, ob diese gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen.

(3) Die Bekanntgaben gemäß Abs. 1 und Abs. 2 haben nach den von der Schienen-Control GmbH vorgegebenen Modalitäten zu erfolgen.

(4) Die Pflichten gemäß Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 treffen auch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften bezüglich der im jeweiligen Verkehrsverbund geltenden Tarife.

Notfallpläne für die Hilfeleistungserbringung

§ 22c. Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für den Fall, dass bei Erbringung von Personenverkehrsdiensten größere Störungen auftreten, Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne des Art. 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufzustellen und sicherzustellen, dass diese Pläne ordnungsgemäß aufeinander abgestimmt sind.

Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif

§ 23. Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf Haupt- oder Nebenbahnen haben die beteiligten Eisenbahnunternehmen eine direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif im Vereinbarungsweg einzurichten.

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

§ 24. Die Zuständigkeit zur Vergabe oder Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S 1, richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl. Nr. 376.

Genehmigungspflichtige Rechtsakte

§ 25. Die Veräußerung oder Verpachtung einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn, die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sowie die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles der Abwicklung des Verkehrs auf einer öffentlichen Eisenbahn oder auf Teilen einer öffentlichen Eisenbahn bedarf bei sonstiger Nichtigkeit dieser Rechtsakte der Genehmigung der Behörde; sie ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens

§ 26. Das Eisenbahnunternehmen hat über seinen Geschäftsbetrieb so Buch zu führen, dass die Behörde jederzeit die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Feststellungen treffen kann; es hat der Behörde alle hiefür erforderlichen Auskünfte zu erteilen; es hat insbesondere auch den sich ausweisenden Behördenorganen alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstigen Belege zur Einsicht und Prüfung vorzulegen.

Erleichterungen

§ 27. Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb von Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen sowie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen und für den Verkehr auf diesen weitere Erleichterungen von sich aus den §§ 19 bis 26 und 30 ergebenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit des Betriebes dieser Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf diesen Eisenbahnen und des Verkehrs auf diesen Eisenbahnen nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit

§ 28. (1) Ist die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar, so hat die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes zu bewilligen.

(2) Abgesehen von den Fällen einer vorübergehenden Störung des Betriebes (§ 18d, § 66) oder einer solchen Einstellung aus Sicherheitsgründen (§ 19b), ist eine vorübergehende Einstellung eines wirtschaftlich nicht mehr zumutbaren Betriebes auf höchstens drei 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 herausstellte, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen nicht oder nur für ein geringfügiges Ausmaß vorliegen.

(3) Im Antrag auf Bewilligung einer vorübergehenden Einstellung des Betriebes wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit sind auch die Vorkehrungen anzuzeigen, die einerseits aus Sicherheitsgründen während der Einstellung des Betriebes notwendig sind und die andererseits die Möglichkeit zur Wiederaufnahme des Betriebes gewährleisten sollen. Falls aus diesen Gründen weitere Vorkehrungen notwendig sind, hat sie die Behörde bei einer Bewilligung der vorübergehenden Einstellung des Betriebes anzuordnen.

(4) Vor der Bewilligung einer dauernden Einstellung des Betriebes wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit der Weiterführung ist nachzuweisen, dass Bemühungen des antragstellenden Eisenbahnunternehmens zum Weiterbetrieb zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben. Die Erfolglosigkeit der Bemühungen ist anhand der Ergebnisse einer zumindest drei Monate dauernden öffentlichen Interessentensuche mit Einholung verbindlicher Angebote zu belegen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(Anm.: Abs. 5 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)

(6) Wird die dauernde Einstellung des Betriebes einer Eisenbahn oder eines Streckenteiles derselben bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

Auflassung einer Eisenbahn

§ 29. (1) Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten Teiles einer Eisenbahn. Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn hat der im Abs. 2 angeführten Behörde anzuzeigen, welche Eisenbahnanlagen er zu beseitigen beabsichtigt und die Vorkehrungen anzuzeigen, die er im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu treffen beabsichtigt, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten.

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

(3) Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder der Inhaber eines aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn hat die durchgeführte Auflassung der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder von dauernd betriebseingestellten Teilen einer Eisenbahn der Behörde anzuzeigen.

(4) Die dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder der dauernd betriebseingestellte Teil einer Eisenbahn gelten als aufgelassen, wenn der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder eines aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn diese entsprechend seiner Anzeige, und falls die Behörde eine Verfügung gemäß Abs. 2 erlassen hat auch entsprechend dieser Verfügung, aufgelassen hat und die Behörde dies bescheidmäßig festgestellt hat. Mit dem Eintritt der Rechtskraft dieses Feststellungsbescheides ist die Auflassung beendet und erlischt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die aufgelassene Eisenbahn oder für den aufgelassenen Teil einer Eisenbahn.

(5) Abs. 1 bis 4 gelten sinngemäß auch für Anlagen und Bauten, die auf Grundlage einer für erloschen erklärten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bereits errichtet worden sind, mit der Maßgabe, dass zuständige Behörde der Landeshauptmann ist, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von diesem oder dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für erloschen erklärt worden ist, und dass zuständige Behörde die Bezirksverwaltungsbehörde ist, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von ihr für erloschen erklärt worden ist.

Eisenbahnaufsichtsorgane

§ 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 zu bestimmen (Eisenbahnaufsichtsorgane). 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) Die Eisenbahnaufsichtsorgane sind von der Behörde oder von Organen des Eisenbahnunternehmens, die von dieser hiezu ermächtigt wurden, in Eid zu nehmen. Eisenbahnaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihrer Überwachungstätigkeit mit einem Ausweis versehen sein, aus dem ihre Eigenschaft und ihre Überwachungsbefugnisse hervorgehen. Eisenbahnaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Befugnisse als nicht mehr geeignet erweisen, sind unverzüglich abzuberufen; dies ist der Behörde anzuzeigen.

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Zuwiderhandlung 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, auf frischer Tat betreten, sofern auch die übrigen Voraussetzungen des § 35 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann. Festgenommene Personen sind, wenn der Grund der Festnahme nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald wie möglich vorzuführen.

Vorhandensein gefährlicher Stoffe

§ 30a. (1) Sind in einem Betrieb die in Anlage 5 der Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl. Nr. 194, genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden, sind die §§ 84a Abs. 4, 84b bis 84o, § 366 Abs. 1 Einleitungssatz in Verbindung mit Z 7 und § 367 Einleitungssatz in Verbindung mit Z 55, 56 und 57 GewO 1994 sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass

1. unter der in §§ 84d Abs. 5 und 84l Abs. 6 und 7 GewO 1994 angeführten Behörde die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, und unter der in allen anderen Fällen angeführten Behörde die Bezirksverwaltungsbehörde zu verstehen sind,
2. unter Betriebsinhaber das Eisenbahnunternehmen zu verstehen ist, und
3. unter technischer Anlage nur eine solche zu verstehen ist, für die
   a) eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung vorliegt oder erforderlich ist oder
   b) für die ausschließlich aufgrund des § 36 Abs. 1 keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich ist.

(2) Die im Abs. 1 angeführten Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994 gelten nicht:

1. für die außerhalb eines Betriebes erfolgende Beförderung gefährlicher Stoffe mit einem Schienenfahrzeug auf der Eisenbahn;
2. für die außerhalb eines Betriebes erfolgende zeitlich begrenzte Zwischenlagerung gefährlicher Stoffe auf der Eisenbahn, wenn diese Zwischenlagerung im Zusammenhang mit einer Beförderung auf der Eisenbahn erfolgt;
3. für die außerhalb eines Betriebes in einer für solche Zwecke vorgesehenen Eisenbahnanlage erfolgende Beladung eines Schienenfahrzeuges mit gefährlichen Stoffen, erfolgende Entladung gefährlicher Stoffe aus einem Schienenfahrzeug, erfolgende Umladung gefährlicher Stoffe von einem Schienenfahrzeug auf ein anderes Fahrzeug oder erfolgende Umladung gefährlicher Stoffe von einem Fahrzeug auf ein Schienenfahrzeug.

(3) Die Anforderungen des Abs. 1 sind keine Voraussetzungen für die Erteilung von Genehmigungen und Bewilligungen nach diesem Gesetzesteil.

7. Hauptstück

Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Antrag

§ 31a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat; werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

(2) Als Sachverständige gemäß Abs. 1 gelten und dürfen mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden, sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.

(3) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Bauentwurf

§ 31b. (1) Aus dem Bauentwurf muss insbesondere ersichtlich sein:

1. die Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen;

2. ein Bau- und Betriebsprogramm;
3. die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung;
4. die im § 31e genannten betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung nähere Bestimmungen über die je nach Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen treffen.

Mündliche Verhandlung

§ 31c. Der Bauentwurf ist vor einer mündlichen Verhandlung durch mindestens zwei Wochen und höchstens sechs Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann die Auflagefrist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.

Berührte Interessen

§ 31d. Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im Rahmen des eigenen Wirkungsbereiches.

Parteien

§ 31e. Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 31f. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

Bauausführungsfrist

§ 31g. In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner Ausführung in Betrieb zu nehmen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

Höchstgerichtliche Aufhebung eines Baugenehmigungsbescheides

§ 31h. (1) Wird ein Baugenehmigungsbescheid vom Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof aufgehoben, so darf die betreffende Eisenbahn, Eisenbahnanlage oder eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung bis zur Rechtskraft des Ersatzbescheides, längstens jedoch ein Jahr, im Rahmen des aufgehobenen Baugenehmigungsbescheides weiter gebaut oder verändert sowie betrieben werden, falls

im letzteren Falle für die gebaute oder veränderte Eisenbahn, Eisenbahnanlage oder eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung bereits die Betriebsbewilligung erteilt wurde.

(2) Abs. 1 gilt nicht, wenn der Verfassungsgerichtshof oder Verwaltungsgerichtshof einer Beschwerde, die zur Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides geführt hat, die aufschiebende Wirkung zuerkannt hat.

2. Abschnitt
Bauartgenehmigung

1. Unterabschnitt
Schienenfahrzeuge

Erforderlichkeit einer Bauartgenehmigung

§ 32. (1) Vor Erteilung einer Betriebsbewilligung ist für die Inbetriebnahme einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge sowie veränderter einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge eine Bauartgenehmigung erforderlich. Dies gilt nicht für Schienenfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des 8. Teiles fallen.

(2) Keine Bauartgenehmigung ist erforderlich für die Inbetriebnahme von Reisezugwagen und Güterwagen, die

1. internationalen einheitlichen Baumustern entsprechen, und
2. die in einem anderen Staat behördlich oder in einer sonst in diesem Staat zulässigen Form zugelassen sind.

Antrag

§ 32a. (1) Die Erteilung der Bauartgenehmigung ist bei der Behörde unter Beigabe eines Bauentwurfes in dreifacher Ausfertigung zu beantragen.

(2) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

(3) Dem Antrag um Erteilung einer Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines nicht unter § 32b Abs. 2 und 3 angeführten Schienenfahrzeuges oder eines nicht unter § 32b Abs. 2 und 3 angeführten, veränderten Schienenfahrzeuges sind Gutachten beizugeben; diese zum Beweis, ob das Schienenfahrzeug oder das veränderte Schienenfahrzeug dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

(4) Dem Antrag um Erteilung der Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines Nostalgieschienenfahrzeuges sind für den Fall, dass dieses Schienenfahrzeug nicht dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages entspricht, die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zu diesem Zeitpunkt die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

(5) Dem Antrag um Erteilung der Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines gebrauchten ausländischen Schienenfahrzeuges sind zum Beweis, ob das Schienenfahrzeug dem Stand der Technik zum Zeitpunkt seiner erstmaligen Zulassung im Ausland entspricht, Gutachten beizugeben. Weiters sind die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

(6) Die beizugebenden Gutachten dürfen unter Einhaltung der im § 31a Abs. 2 angeführten Voraussetzungen nur erstattet werden von:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen oder benannten Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechnikern im Rahmen ihrer Befugnisse;

4. Technischen Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürlichen Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind;
6. sonstigen Personen mit Hauptwohnsitz (Sitz) in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, wenn diese Personen in diesen Staaten zur Erstattung von Gutachten im Bereich der Schienenfahrzeugtechnik in Zulassungsverfahren bestellt werden dürfen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 32b. (1) Die Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn ein in Betrieb zu nehmendes Schienenfahrzeug oder ein in Betrieb zu nehmendes, verändertes Schienenfahrzeug dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, entspricht.

(2) Besteht für Schienenfahrzeuge ein museales oder ein anderes fachlich begründetes Interesse an der Beibehaltung oder Herstellung eines historischen Zustandes (Nostalgieschienenfahrzeuge), so ist für die Inbetriebnahme eines solchen Schienenfahrzeuges abweichend von Abs. 1 eine Bauartgenehmigung auch dann zu erteilen, wenn dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages nicht entsprochen wird, jedoch durch Vorkehrungen sichergestellt wird, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet sind.

(3) Für die Inbetriebnahme gebrauchter ausländischer Schienenfahrzeuge ist abweichend von Abs. 1 eine Bauartgenehmigung auch dann zu erteilen, wenn dem Stand der Technik nicht zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages, sondern zum Zeitpunkt seiner erstmaligen Zulassung im Ausland entsprochen ist, und durch Vorkehrungen sichergestellt wird, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet sind.

Berechtigungen

§ 32c. (1) In der Bauartgenehmigung ist festzulegen, auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen das von der Bauartgenehmigung erfasste Schienenfahrzeug uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf.

(2) Die Bauartgenehmigung berechtigt für sich, noch vor Erteilung einer Betriebsbewilligung, zur Inbetriebnahme der von der Bauartgenehmigung erfassten Schienenfahrzeuge außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr.

Befristung in der Bauartgenehmigung

§ 32d. In der Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist festzusetzen, innerhalb der Schienenfahrzeuge, veränderte Schienenfahrzeuge oder gebrauchte ausländische Schienenfahrzeuge der Bauartgenehmigung entsprechend in Betrieb genommen werden dürfen. Sofern in der Zwischenzeit keine Änderung des Standes der Technik eingetreten ist, hat die Behörde auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist für einen solchen Zeitraum zu verlängern, innerhalb dessen keine maßgebliche Änderung des Standes der Technik zu erwarten ist.

Befristete Erprobung von Schienenfahrzeugen

§ 32e. Im Ermittlungsverfahren kann die Behörde insbesondere auch anordnen, dass eine zeitlich befristete Erprobung gebauter oder veränderter Schienenfahrzeuge sowie bestehender gebrauchter ausländischer Schienenfahrzeuge außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu erfolgen hat, sofern dies für eine ausreichende Beurteilung der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes dieser Schienenfahrzeuge notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.

2. Unterabschnitt
Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen

Zulässigkeit einer Bauartgenehmigung

§ 33. Für den Bau einer unbestimmten Anzahl baugleicher eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen oder der Veränderung einer unbestimmten Anzahl baugleicher eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen ist die Erteilung einer Bauartgenehmigung zulässig.

Antrag

§ 33a. (1) Die Erteilung der Bauartgenehmigung kann bei der Behörde beantragt werden. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung oder die zu verändernde eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

(2) Die beizugebenden Gutachten dürfen unter Einhaltung der im § 31a Abs. 2 angeführten Voraussetzungen nur erstattet werden von:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen oder benannten Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechnikern im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technischen Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürlichen Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.

(3) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 33b. (1) Die Bauartgenehmigung ist zu erteilen, wenn die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung oder eine zu verändernde eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung betrieben werden soll, entspricht.

(2) In der Bauartgenehmigung ist festzulegen, auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung oder die zu verändernde eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf.

Befristung in der Bauartgenehmigung

§ 33c. In der Bauartgenehmigung ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Standes der Technik eine angemessene Frist festzusetzen, innerhalb der eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen der Bauartgenehmigung entsprechend in Betrieb genommen werden dürfen. Sofern in der Zwischenzeit keine Änderung des Standes der Technik eingetreten ist, hat die Behörde auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist für einen solchen Zeitraum zu verlängern, innerhalb dessen keine maßgebliche Änderung des Standes der Technik zu erwarten ist.

3. Abschnitt
Betriebsbewilligung

Erforderlichkeit der Betriebsbewilligung

§ 34. (1) Die Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen bedarf der Betriebsbewilligung, wenn für deren Bau oder Veränderung eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde.

(2) Die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen, von veränderten Schienenfahrzeugen oder von gebrauchten ausländischen Schienenfahrzeugen bedarf der Betriebsbewilligung, wenn hiefür eine Bauartgenehmigung erteilt wurde.

Verbindung mit anderen Genehmigungen

§ 34a. Wenn vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn keine Bedenken bestehen, kann die Behörde verbinden:

1. die Bewilligung zur Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung;
2. die Bewilligung zur Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen, veränderten Schienenfahrzeugen oder von gebrauchten ausländischen Schienenfahrzeugen mit der Bauartgenehmigung.

Antrag

§ 34b. Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist zu beantragen. Dem Antrag ist eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen. Für die Ausstellung der Prüfbescheinigung gilt § 31a Abs. 2 sinngemäß. An Stelle einer Prüfbescheinigung kann eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person beigeschlossen werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.

Erteilung der Betriebsbewilligung

§ 35. (1) Die Behörde hat die beantragte Betriebsbewilligung für eine Eisenbahnanlage, veränderte Eisenbahnanlage, nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen zu erteilen, wenn diese Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

(2) Wenn keine Bedenken bestehen, dass die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und der Verkehr auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet ist, kann die Behörde die beantragte Betriebsbewilligung für ein Schienenfahrzeug, ein verändertes Schienenfahrzeug oder ein gebrauchtes ausländisches Schienenfahrzeug unter der aufschiebenden Bedingung erteilen, dass eine Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person vorgelegt wird, die eine anstandslose Erprobung des Schienenfahrzeuges einschließlich der Ergebnisse der Erprobung durch diese Person und seine Übereinstimmung mit der Bauartgenehmigung auf Basis einer Überprüfung durch diese Person ausweist. Für ein gebrauchtes ausländisches Schienenfahrzeug kann überdies die Betriebsbewilligung auch dann ohne weiteres erteilen werden, wenn der Nachweis erbracht wird, dass eine dieser Erprobung und Prüfung gleichwertige Erprobung in dem Staat, in dem dieses Schienenfahrzeug zugelassen wurde, erfolgt ist. Ansonsten ist nach der Lage des Falles zu prüfen, ob die vorangeführten Schienenfahrzeuge der Bauartgenehmigung entsprechen.

4. Abschnitt

Genehmigungsfreie Vorhaben

§ 36. (1) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung ist erforderlich:

1. bei Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen;
2. bei Veränderungen eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen und für die Inbetriebnahme von veränderten Schienenfahrzeugen, soweit die Veränderungen keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung führenden Arbeiten bedingen;
3. für die Inbetriebnahme von Kleinstfahrzeugen mit Schienenfahrwerk sowie Zweiwegefahrzeugen, die ausschließlich in Bereichen eingesetzt werden, die für den sonstigen Verkehr auf der Eisenbahn gesperrt sind;
4. bei Abtragungen, soweit diese nicht ortsfeste Anlagen zum Umschlag von Gütern zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern beseitigen oder erheblich beschränken.

Voraussetzung ist, dass diese Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt und subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die unter Z 1, 2 und 4 angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt

werden. Derartige Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen sind dem Stand der Technik entsprechend auszuführen. Vom Stand der Technik sind Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung näher bezeichnen, für welche der in Abs. 1 Z 1 bis 4 angeführten Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen jedenfalls bei Einhaltung der im Abs. 1 angeführten Voraussetzung keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung erforderlich ist.

(3) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist erforderlich für den Bau oder die Veränderung von eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, wenn deren Bau oder Veränderung entsprechend einer europäischen technischen Zulassung erfolgen soll oder für die jeweilige eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung europäische Normen, europäische Spezifikationen oder gemeinsame technische Spezifikationen vorliegen und deren Bau oder Veränderung entsprechend dieser Normen und Spezifikationen erfolgen soll.

(3a) Keine Bauartgenehmigung ist erforderlich für den Bau oder die Veränderung von eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, wenn deren Bau oder Veränderung entsprechend einer europäischen technischen Zulassung erfolgen soll oder für die jeweilige eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung gemeinsame europäische technische Spezifikationen vorliegen und deren Bau oder Veränderung entsprechend dieser Spezifikationen erfolgen soll.

(4) Keine Bauartgenehmigung 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 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 beantragt ist 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 beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
7. vereinzelt stattfindende Sonderfahrten für einen begrenzten Teilnehmerkreis zur Vorstellung ausländischer Schienenfahrzeuge im Rahmen des geplanten Überganges der Verfügungsberechtigung;
8. vereinzelt stattfindende Fahrten mit Schienenfahrzeugen, deren Verfügungsberechtigte ihren Hauptwohnsitz (Sitz) in einem anderen Staat haben und diese Schienenfahrzeuge in diesem Staat behördlich zugelassen sind, zum Zwecke der Gleis-Instandhaltung.

8. Hauptstück
Sonstiges

Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete

§ 40. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Personen, wenn sie die im Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllen und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen, auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen.

(2) Im Abs. 1 angeführte Personen haben Eisenbahnbedienstete zu sein und folgende Erfordernisse zu erfüllen:

1. die Vollendung des für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenen Studiums an einer Universität oder Fachhochschule;
2. die praktische Betätigung im Eisenbahndienst bei einem inländischen Eisenbahnunternehmen, das zum Bau und zum Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigt ist, in der Dauer von mindestens sieben Jahren, davon drei Jahre in dem Fachgebiet, in dem die Person verwendet werden soll, wobei einem inländischen Eisenbahnunternehmen solche mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft und mit gleichwertigem Sicherheitsstandard gleichgehalten werden;
3. die Kenntnis der für das Fachgebiet in Betracht kommenden Rechtsvorschriften.

(3) Von den Erfordernissen gemäß Abs. 2 Z 1 und 2 kann Abstand genommen werden, wenn der Nachweis der Befähigung auf andere Weise erbracht wird. Das Erfordernis gemäß Abs. 2 Z 3 kann durch eine Bestätigung des Eisenbahnunternehmens, dem die Person angehört, nachgewiesen werden.

(4) Personen, die in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis geführt werden, dürfen Prüfungen gemäß § 19a nur dann durchführen,

1. wenn sie in einem Zeitraum von weniger als fünf Jahren vor Durchführung der Prüfung in das Verzeichnis eingetragen wurden oder
2. wenn in einem Zeitraum von weniger als fünf Jahren vor Durchführung der Prüfung dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachgewiesen wurde, dass diese Personen noch die Voraussetzungen für ihre Führung in diesem Verzeichnis erfüllen; wurde der Nachweis erbracht, ist dies vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestätigen.

(5) Den Personen, die in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis geführt werden, gleichzuhalten sind:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.

Vorarbeiten

§ 40a. (1) Zur Durchführung von Vorarbeiten zur Ausarbeitung eines Bauentwurfes für neue oder für die Veränderung bestehender Eisenbahnen oder Eisenbahnanlagen erhält der Bauherr das Recht, auf fremden Liegenschaften die zur Vorbereitung des Bauvorhabens erforderlichen Arbeiten unter möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen oder von einem Beauftragten vornehmen zu lassen. Er hat den hiedurch verursachten Schaden zu ersetzen.

(2) Der Bauherr hat die Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der betroffenen Liegenschaften mindestens vier Wochen vorher vom beabsichtigten Beginn der Vorarbeiten nachweislich zu verständigen.

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

Einlösungsrecht des Bundes

§ 40b. Der Bund kann durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen eine Haupt- oder Nebenbahn, soweit keine andere Vereinbarung getroffen ist, nach den sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, einlösen, wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.

Ausländische Rechtsakte

§ 41. In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche

Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten; ausgenommen davon sind einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, einer nach dem 31. Oktober 2020 erteilten Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und einer nach dem 31. Oktober 2020 erteilten Fahrzeugtypengenehmigung entsprechende Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte. Darüber hinaus können ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, soweit hiefür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen, auf Antrag mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrunde liegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt. Demgemäß gleichzuhaltende oder mit Bescheid anerkannte ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte ersetzen die inhaltlich entsprechenden nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstigen Rechtsakte.

Bewertungsstelle

§ 41b. Die in der 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, ABl. Nr. L 121 vom 03.05.2013 S. 8, angeführte Tätigkeit einer Bewertungsstelle darf nur ausüben, wer hiefür als Konformitätsbewertungsstelle von der Akkreditierungsstelle (§ 3 des Akkreditierungsgesetzes 2012) akkreditiert ist.

3a. Teil

Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

1. Hauptstück

Anrainerbestimmungen

Bauverbotsbereich

§ 42. (1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten auch für Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper in unverbautem Gebiet.

(3) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

Gefährdungsbereich

§ 43. (1) In der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Führung des Betriebes der Eisenbahn und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird.

(2) Bei Hochspannungsleitungen beträgt, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3, der Gefährdungsbereich, wenn sie Freileitungen sind, in der Regel je fünfundzwanzig Meter, wenn sie verkabelt sind, in der Regel je fünf Meter beiderseits der Leitungsachse.

(3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Betrieb der Eisenbahn, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.

(4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es über die Errichtung des Steinbruches, des Stauwerkes oder einer anderen Anlage oder über die Lagerung oder Verarbeitung der Stoffe zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Errichter, Lagerer oder Verarbeiter zu einer schriftlich festzuhaltenden zivilrechtlichen Einigung über zu treffende Vorkehrungen gekommen ist, die eine

Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.

Feuerbereich

§ 43a. (1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn Dampftriebfahrzeuge in Betrieb stehen oder ihr Einsatz nach Erklärung des Betreibers beabsichtigt wird. Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat die Behörde einen entsprechend geringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet die Behörde im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren oder auf Antrag nach dem jeweiligen Stande der Technik.

(2) Beim Bau einer neuen Eisenbahn oder bei Erweiterung bestehender Gleisanlagen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung das Eisenbahnunternehmen, das auch den Teil der Kosten, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch die zündungssichere Herstellung vergrößert worden sind, zu tragen hat.

(3) Bei Anlagen in der Umgebung bestehender Eisenbahnen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung die Besitzer der Anlagen.

Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes

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

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

herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

Beseitigung eingetretener Gefährdungen

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

2. Hauptstück

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen

§ 46. Innerhalb der Eisenbahnanlagen ist ein den Betrieb einer Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und den Verkehr auf einer Eisenbahn störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen und Schienenfahrzeuge zu beschädigen, zu besteigen oder zu verunreinigen, unbefugt Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen, sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, Fahrleitungsschalter zu betätigen, Alarm zu erregen oder Signale zu geben.

Betreten hiefür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen

§ 47. (1) Das Betreten von Eisenbahnanlagen ist, mit Ausnahme der hiefür bestimmten Stellen, nur mit einer vom Eisenbahnunternehmen ausgestellten Erlaubniskarte gestattet.

(2) Organe der Gerichte, der Verwaltungsbehörden, der Volksanwaltschaft, des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Finanzpolizei und des Bundesheeres dürfen Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte nur betreten, wenn und solange dies zur Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten erforderlich ist. Die Behörde kann, soweit dies im öffentlichen Interesse notwendig ist, weitere Ausnahmen festsetzen.

(3) Die zum Betreten der Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich durch eine Dienstlegitimation oder Bescheinigung ihrer Dienststelle auszuweisen.

(4) Werden Personen, die zum Betreten von Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigt sind, durch Unfall beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb eines Schienenfahrzeuges getötet oder verletzt oder erleiden sie einen Sachschaden, so entstehen gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnunternehmens oder eines Eisenbahnbediensteten ergibt. Eisenbahnbedienstete eines Eisenbahnunternehmens haften ~ unbeschadet

der Rückgriffsansprüche des Eisenbahnunternehmens ~ für den von ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.

(5) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 sind nicht anzuwenden, wenn Eisenbahnanlagen im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen.

Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

§ 47a. Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest dem Wegeberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden.

Bahnbenützende

§ 47b. (1) Bahnbenützende haben den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsorgane (§ 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) Bahnbenützende dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Schienenfahrzeuge ein- und aussteigen.

(3) Solange sich ein Schienenfahrzeug in Bewegung befindet, ist das Öffnen der Außentüren des Schienenfahrzeuges, das Betreten der Trittbretter und das Verweilen auf ungesicherten offenen Plattformen sowie das Ein- und Aussteigen verboten.

(4) Es ist verboten, Gegenstände aus dem Schienenfahrzeug zu werfen.

3. Hauptstück
Sonstiges

Schutzvorschriften

§ 47c. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung Vorschriften erlassen, in denen das zum Schutze der Eisenbahnanlagen, des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn gebotene Verhalten (§§ 43 Abs. 1, 46, 47, 47a und 47b) näher bestimmt wird.

4. Teil
Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück
Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;
2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Festlegung der Art und Weise allenfalls erforderlicher Absperrungen beiderseits der Eisenbahn hat im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen.

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs. 1 Z 1) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder
2. welche Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes oder für die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der verbleibenden oder baulich umzugestaltenden Kreuzungen zwischen Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits infolge der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erwachsen,

und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung baulich umgestalteten Kreuzungen, des umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen erzielten Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

2. Hauptstück
Schienengleiche Eisenbahnübergänge

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

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

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

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

Bildverarbeitende technische Einrichtungen

§ 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

dürfen Bezirksverwaltungsbehörden, im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, die Landespolizeidirektion, zwecks verwaltungsstrafrechtlicher Ahndung solcher Zuwiderhandlungen gegen eine Verordnung nach § 49 Abs. 3 bildverarbeitende technische Einrichtungen, im Falle der Z 2 solche, mit denen die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges an einem Punkt gemessen werden kann (punktuelle Geschwindigkeitsmessung), verwenden. Diese technischen Einrichtungen umfassen jeweils alle Anlagenteile, die diesem Zweck dienen.

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

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

(4) Ob im Bereich eines schienengleichen Eisenbahnüberganges für die automationsunterstützte Feststellung einer der im Abs. 1 genannten Verwaltungsübertretungen von einem zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen eine bildverarbeitende technische Einrichtung einzurichten ist, haben die im Abs. 1 angeführten Bezirksverwaltungsbehörden und Landespolizeidirektionen im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Die eingerichteten bildverarbeitenden technischen Einrichtungen sind diesen Behörden zur Verwendung zugänglich zu machen. Die Träger der Straßenbaulast sind zur kostenlosen Duldung der Anbringung von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen oder Anlagenteilen solcher bildverarbeitender technischer Einrichtungen auf Straßengrund verpflichtet.

5. Teil
Verknüpfung von Schienenbahnen

Anschluss und Mitbenützung

§ 53a. (1) Ein Eisenbahnunternehmen hat für die Verknüpfung seiner Eisenbahn mit einer anderen den Anschluss oder die Mitbenützung seiner Eisenbahninfrastruktur sowie seiner für den Betrieb notwendigen Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt diskriminierungsfrei einzuräumen.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat außerdem die Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur für Prüffahrten von Schienenfahrzeugen gegen Kostenersatz einzuräumen:

1. Unternehmen, die Schienenfahrzeuge erzeugen;
2. Antragstellern im Zuge von Ermittlungen in einem von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union oder der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie geführten Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen;
3. Eisenbahnunternehmen, bevor sie ein Schienenfahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet einsetzen.

Diese Unternehmen und die Antragsteller haben hiebei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.

(3) Die Einräumung des Anschlusses oder der Mitbenützung hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit dem Anschluss oder der Mitbenützung zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren

§ 53b. Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Anschluss oder Mitbenützung zu prüfen und Verhandlungen zu führen. Die Entscheidung über das Begehren hat entweder in der im § 53a Abs. 3 vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 53c. (1) Wird das Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten längstens binnen drei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Anschluss oder Mitbenützung samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahnunternehmen, an das das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens und der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden.

(5) Der Beschwerde, mit der Anschluss oder Mitbenützung begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den begehrten Anschluss oder die begehrte Mitbenützung stattzugeben; in diesem Fall hat der vom Eisenbahnunternehmen begehrte Anschluss oder die begehrte Mitbenützung oder die vom Schienenfahrzeuge erzeugenden Unternehmen begehrte Mitbenützung durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Ein gemäß Abs. 5 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung zwischen dem beschwerdeführenden Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigten und dem Eisenbahnunternehmen nicht entgegen.

Vorlage von Verträgen

§ 53d. Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge über den Anschluss oder die Mitbenützung innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss zur Gänze der Schienen-Control GmbH vorzulegen.

Wettbewerbsaufsicht

§ 53f. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen

1. einem Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des Anschlusses oder der Mitbenützung einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder
2. diskriminierende Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

6. Teil
Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück
Allgemeines

Zweck

§ 54. Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles dieses Bundesgesetzes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur für Zugangsberechtigte und
4. durch die Schaffung einer Überwachung des Wettbewerbs zum Schutze von Fahrwegkapazitätsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung

zu gewährleisten.

Ausnahmen vom Geltungsbereich des 6.Teiles

§ 54a. (1) Ausgenommen von der Anwendung des § 55 Abs. 2 bis 5 sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste ausschließlich im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen oder regionalen, vernetzten Nebenbahnen erbringen, oder
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste ausschließlich auf solchen vernetzten Nebenbahnen erbringen, die nur für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.

Dies gilt jedoch nicht für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt von einem Rechtsträger kontrolliert werden, der andere Eisenbahnverkehrsdienste als solche im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr erbringt oder in sich integriert.

(2) Ausgenommen von der Anwendung der §§ 55 Abs. 1a, 55a Abs. 3, 55b, 55c, 55d, 55e, 55f, 59, 60, 62 Abs. 2 bis 5, 62b Abs. 2 bis 5, 63 bis 64a, 65 Abs. 2 bis 9, 65a, 65b Abs. 2 bis 4, 65c bis 65f, 66 Abs. 1 zweiter Satz, 67 bis 69a, 69c, 70, 70a Abs. 3, 73a Abs. 1, 74 und 74a sind:

1. örtliche und regionale, eigenständige vernetzte Nebenbahnen für Personenverkehrsdienste;
2. vernetzte Nebenbahnen, die nur für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind;
3. vernetzte Nebenbahnen, die ausschließlich für die Erbringung regionaler Güterverkehrsdienste durch einen einzigen Zugangsberechtigten genutzt werden, und insoweit als kein Begehren von einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorliegt.

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

1. örtliche und regionale, vernetzte Nebenbahnen von der Anwendung des § 55a Abs. 4;
2. örtliche, vernetzte Nebenbahnen von der Anwendung der §§ 55 Abs. 1a, 55b, 55c, 55d, 59, 60, 62 Abs. 2 bis 5, 62b Abs. 2 bis 5, 63 bis 64a, 65 Abs. 2 bis 9, 65a, 65b Abs. 2 bis 4, 65c bis 65f, 66 Abs. 1 zweiter Satz, 67 bis 69a, 69c, 70, 73a Abs. 1, 74 und 74a.

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

(4) Ausgenommen von der Anwendung der §§ 58a Abs. 2, 58b, 62a Abs. 2 bis 5, 69b, 70a Abs. 1 und 5, 71a, 73, 73a Abs. 2, 74 und 74a sind Betreiber für solche entlang einer Anschlussbahn befindlichen Serviceeinrichtungen, die von einem Eisenbahnunternehmen, das eine solche Eisenbahn betreibt, selbst ausschließlich für Zwecke der eigenen Güterbeförderung genutzt werden.

(5) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind solange von der Anwendung der §§ 55c Abs. 3 und 55c Abs. 4 Z 3 und 4 befreit, als sie die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle und die mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben entsprechend den §§ 62 Abs. 3 und 62b Abs. 3 an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle vertraglich übertragen. § 55c Abs. 4 Z 1 und § 55c Abs. 5 sind sinngemäß auf die Bereichsleiter anzuwenden, die für die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zuständig sind.

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

1. das ausschließlich eine lokale vernetzte Nebenbahn mit schwachem Verkehrsaufkommen und einer Länge von höchstens 100 km betreibt, und
2. eine solche vernetzte Nebenbahn hauptsächlich zur Erbringung von Güterverkehrsdiensten zwischen einer Hauptbahn und dem Abfahrtsort bzw. Bestimmungsort entlang der vernetzten Nebenbahn genutzt wird, wobei sie in begrenztem Umfang auch für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten genutzt werden kann, und
3. entweder die vernetzte Nebenbahn nur von einem einzigen, Güterverkehrsdienste erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt wird, oder die Funktion einer Zuweisungsstelle und die Funktion einer entgelterhebenden Stelle nicht von Unternehmen wahrgenommen werden, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden.

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

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

1. das ausschließlich eine regionale vernetzte Nebenbahn mit schwachem Verkehrsaufkommen betreibt, und
2. eine solche vernetzte Nebenbahn hauptsächlich zur Erbringung regionaler Personenverkehrsdienste von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt wird, wobei sie in begrenztem Umfang auch für die Erbringung von Güterverkehrsdiensten genutzt werden kann, und
3. es sich bei dem Personenverkehrsdienste erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht um das etablierte Eisenbahnverkehrsunternehmen der Republik Österreich handelt und
4. das Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste erbringen und
5. solange, bis ein weiterer Fahrwegkapazitätsberechtigter die Zuweisung von Fahrwegkapazität zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf dieser Eisenbahn begehrt.

Trennungsmaßnahmen

§ 55. (1) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt Eigentum einer Gebietskörperschaft sind oder von einer solchen kontrolliert werden, haben in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine von Gebietskörperschaften unabhängige Stellung zu haben, aufgrund deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die vom Vermögen, vom Haushaltsplan und von der Rechnungsführung der Gebietskörperschaften getrennt sind.

(1a) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben für die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und für die Funktion Eisenbahnverkehrsunternehmen als Erbringer von Eisenbahnverkehrsdiensten voneinander getrennte Unternehmensbereiche einzurichten.

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben im Rechnungswesen getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen einerseits für die Funktion Eisenbahnverkehrsunternehmen und andererseits für die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erstellen und zu veröffentlichen; öffentliche Gelder, die einem dieser beiden Tätigkeitsbereiche zufließen, dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben im Rechnungswesen getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von einerseits Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr und von andererseits Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr zu erstellen und zu veröffentlichen. Öffentliche Zuwendungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind im Einklang mit Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

(4) Die Rechnungsführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß Abs. 2 und 3 muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots der Übertragung von öffentlichen Geldern zugunsten eines Geschäftsbereichs auf den anderen sowie die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu kontrollieren.

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

(6) Die Schienen-Control Kommission ist befugt, aus diesen Finanzdaten Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen zu ziehen und diese dem Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft anzuzeigen.

(7) Werden die Bestimmungen über die getrennte Rechnungsführung (Abs. 2 bis 4) nicht eingehalten, ist den betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen von der Schienen-Control Kommission bescheidmäßig die Herstellung einer gesetzeskonformen Rechnungsführung aufzutragen.

Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

§ 55a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Leitstrategie zu veröffentlichen, wie die Eisenbahninfrastruktur im österreichischen Eisenbahnsystem der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen mit Hilfe öffentlicher Mittel ausgestaltet werden soll, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf die Instandhaltung, die Erneuerung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gerecht zu werden. Überdies soll auf die allgemeinen Erfordernisse für das Eisenbahnsystem der Europäischen Union einschließlich der Zusammenarbeit mit benachbarten Drittstaaten Bedacht genommen werden.

(2) Im Rahmen der Leitstrategie sind auch jene Erfordernisse zu berücksichtigen, die es ermöglichen, im Interesse der Fahrgäste schrittweise eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen (Integraler Taktfahrplan) einzuführen. Vertaktete Verkehre sind

Eisenbahnverkehrsdienste, die im Personenverkehr in festen Zeitintervallen erbracht werden, und symmetrisch vertaktet sind sie, wenn sie den Fahrgästen das Umsteigen in andere Züge, auch in solche, die in die Gegenrichtung fahren, in angemessener Zeit ermöglichen.

(3) Die Leitstrategie hat sich auf einen künftigen Zeitraum von mindestens fünf Jahren zu erstrecken, und sie ist jeweils weiter zu entwickeln. Vor der Veröffentlichung der Leitstrategie sind die betroffenen Gebietskörperschaften, die Sozialpartner und andere Interessenvertretungen einschließlich der Eisenbahnunternehmen anzuhören, und sie ist mit dem Bundesminister für Finanzen abzustimmen. Die Leitstrategie ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zumindest auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.

(4) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Leitstrategie in ihren Geschäftsplänen, die ein Investitions- und Finanzierungsprogramm zu enthalten haben, zu Maßnahmen der Planung, des Baues und der Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur, welche mit Hilfe öffentlicher Mittel finanziert werden sollen, zu berücksichtigen. Der Geschäftsplan ist so zu gestalten, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und eine Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben vor der Annahme der Geschäftspläne den bekannten Zugangsberechtigten, die Zugang ausüben oder begehren, und auf Verlangen auch weiteren Zugangsberechtigten zu ermöglichen, sich zum Inhalt des Geschäftsplanes zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur anbelangt.

Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur

§ 55b. (1) Verträge zwischen Gebietskörperschaften und Eisenbahninfrastrukturunternehmen über Zuschüsse bzw. Finanzierungsbeiträge zur Eisenbahninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, wie sie nach den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 825/1992, und des Privatbahngesetzes 2004 – PrivbG, BGBl. I Nr. 39/2004, unter Einhaltung der dort genannten Anforderungen vorgesehen sind, haben jedenfalls die im Anhang V der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Grundsätze und Eckdaten und auch Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur verbundenen Kosten und Wegeentgelte zu enthalten. In solchen Verträgen ist eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren vorzusehen. Alle Vertragsbedingungen und die Modalitäten für die Zahlungen, mit denen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, haben im Voraus vereinbart zu sein.

(2) Wurde ein Vertrag im Sinne des Abs. 1 mit einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgeschlossen, so hat ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Kohärenz des Vertrages mit seinen Geschäftsplänen zu sorgen.

(3) Die Behörde, die zum Abschluss des Vertrages für die Gebietskörperschaft zuständig ist, hat es denjenigen, die Fahrwegkapazität auf der vom Vertragsinhalt erfassten Eisenbahninfrastruktur zugewiesen bekommen haben oder die während der vorgesehenen Vertragslaufzeit die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf einer solchen Eisenbahninfrastruktur zu begehren beabsichtigen, zu ermöglichen, sich vor Vertragsabschluss über den vorgesehenen Vertragsinhalt zu informieren und zu äußern. Zu diesem Zweck hat die Behörde den vorgesehenen Vertragsinhalt auf ihrer Internetseite zugänglich zu machen und eine angemessene Frist für die Abgabe einer Äußerung festzulegen.

(4) Die Verträge sind von der Behörde, die für die Gebietskörperschaft den Vertrag abgeschlossen hat, innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss auf ihrer Internetseite während der gesamten Vertragslaufzeit zu veröffentlichen.

(5) Die Zuständigkeit zum Abschluss solcher Verträge richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen.

(6) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zwecks Beurteilung des Finanzbedarfs für Instandhaltung oder Ersetzung im Zusammenhang mit den Aktiva ein Verzeichnis ihrer eigenen Aktiva und der Aktiva, deren Verwendung ihnen obliegt, sowie über Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Eisenbahninfrastruktur zu erstellen und zu führen.

(7) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ein Verfahren für die Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden, festzulegen und dieses Verfahren von Zeit zu Zeit entsprechend den bewährten internationalen Verfahren anzupassen.

Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

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

(2) Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und die ihnen unmittelbar unterstellten Führungskräfte haben in diskriminierungsfreier Weise und unparteiisch zu handeln; die Unparteilichkeit darf durch keine Interessenkonflikte beeinträchtigt sein.

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

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

1. als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
2. als Person, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen hat, und als Mitglied des Vorstandes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
3. als Mitglied des Aufsichtsrates eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Aufsichtsrates eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
4. als Mitglied des Aufsichtsrates eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, als auch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrolliert, und als Mitglied des Vorstandes dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

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

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

Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen

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

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

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

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

Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung

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

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

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

(4) Unter Instandhaltungsarbeiten sind Arbeiten zur Erhaltung des Zustandes der Kapazität der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und unter Erneuerungsarbeiten sind umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahninfrastruktur nicht verändert wird, zu verstehen.

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

Finanzielle Transparenz

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

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

(3) Es dürfen:

1. Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens nur zu Marktsätzen und Marktbedingungen gewährt, ausgezahlt und bedient werden, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln;
2. im Rechnungswesen eines integrierten Eisenbahnunternehmens darlehensähnliche Zuwendungen zwischen Unternehmensbereichen nur dann übertragen werden, wenn für deren Übertragung und Rückübertragung vergleichbare Marktsätze und Marktbedingungen angewendet werden, die für die Gewährung von Darlehen relevant sind.

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

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

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

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

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

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

(10) In vertikal integrierten Unternehmen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens zu führen. In einem integrierten Eisenbahnunternehmen sind detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zwischen

dem für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur eingerichteten Unternehmensbereich und den anderen Unternehmensbereichen zu führen.

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

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

Koordinierung

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

1. Bedarf der Fahrwegkapazitätsberechtigten hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Eisenbahninfrastrukturkapazität;
2. Inhalt und Umsetzung der nutzerorientierten Ziele und Anreize, die in Verträgen gemäß § 55b Abs. 1 vorgegeben werden;
3. Inhalt und Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
4. Fragen der Intermodalität und der Interoperabilität;
5. Fragen zur Nutzung und zu den Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

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

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

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

Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber

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

1. den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Europäischen Union, beinhaltend die Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie den Bau und die Umrüstung der Fahrwege,
2. die Förderung der zeitigen und effizienten Einführung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
3. den Austausch bewährter Praktiken,
4. die Überwachung und den Vergleich der Leistung,
5. den Beitrag zu der Marktüberwachung gemäß Art. 15 der Richtlinie 2012/34/EU,
6. die Befassung mit grenzüberschreitenden Engpässen und
7. die Erörterung der Anwendung der Art. 37 und 40 der Richtlinie 2012/34/EU.

2. Hauptstück
Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, zu Serviceeinrichtungen und -leistungen

1. Abschnitt
Allgemeines

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

§ 56. (1) Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Dieses Zugangsrecht schließt auch den Zugang zu Anlageteilen für die Anbindung von Serviceeinrichtungen und zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen könnten.

(2) Fahrwegkapazität ist die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Zugangsberechtigte

§ 57. (1) Zugangsberechtigte sind:

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

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

Fahrwegkapazitätsberechtigte

§ 57a. Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität haben:

1. Zugangsberechtigte;
2. internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben.

Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte

§ 57b. Eisenbahninfrastrukturunternehmen können mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich ihrer künftigen Erlöse und der Fahrwegnutzung die in einem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 41 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Anforderungen hinsichtlich Finanzgarantien an Fahrwegkapazitätsberechtigte festlegen, die angemessen, transparent und diskriminierungsfrei sein müssen, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und der Europäischen Kommission mitzuteilen sind.

Bedienungsverbot bei Personenverkehrsdiensten

§ 57c. (1) Liegt der Abfahrts- oder der Bestimmungsort eines Personenverkehrsdienstes auf einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn oder sind diese Orte über eine Alternativstrecke erreichbar, und sind diese Eisenbahnen Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Art. 2 lit. i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007), ist das Recht auf Zugang zu diesen Eisenbahnen zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten eingeschränkt, falls die Ausübung eines solchen Zuganges das wirtschaftliche Gleichgewicht dieses Dienstleistungsauftrages oder dieser Dienstleistungsaufträge gefährden würde.

(2) Die in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Rechte und Pflichten der Regulierungsstelle im Zusammenhang mit der Ermittlung und Entscheidung darüber, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wird, sind von der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen.

(3) Stellt die Schienen-Control Kommission fest, dass durch die Erbringung eines Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienstes das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge gefährdet wäre, hat sie auf mögliche Änderungen dieses Verkehrsdienstes hinzuweisen, die gewährleisten würden, dass doch ein Zugangsrecht für die Erbringung dieses Verkehrsdienstes gewährt werden kann.

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

Mindestzugangspaket

§ 58. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren:

1. die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;
2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
3. die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
4. Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Zugangsberechtigten das Mindestzugangspaket transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.

Serviceeinrichtungen

§ 58a. (1) Eine Serviceeinrichtung ist eine Anlage, umfassend auch Grundstücke, Gebäude und Ausrüstung, die ganz oder teilweise speziell dafür hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der im § 58b Abs. 1 bis 3 angeführten Leistungen als Serviceleistungen in ihr erbringen zu können.

(2) Der Betreiber einer im § 58b Abs. 1 angeführten Serviceeinrichtung hat diese ganz oder teilweise als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung auszuschreiben, wenn diese mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und die Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber dem Betreiber ihr Interesse am Zugang zur Serviceeinrichtung auf der Grundlage eines nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben. Von dieser Verpflichtung kann sich der Betreiber der Serviceeinrichtung durch den Nachweis befreien, dass die Serviceeinrichtung infolge eines Umstellungsprozesses von keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden kann.

Zugang zu Serviceeinrichtungen, Gewährung von Serviceleistungen

§ 58b. (1) Betreiber von Serviceeinrichtungen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, zu ihren nachfolgend angeführten Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen zu ermöglichen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden:

1. Personenbahnhöfe, deren Gebäude und Einrichtungen, einschließlich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf;
2. Güterterminals;
3. Verschubbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschubeinrichtungen;
4. Abstellgleise, die speziell für das zeitweilige Abstellen von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen von Fahrwegkapazität bestimmt sind;
5. Wartungseinrichtungen, mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder anderen Arten von Schienenfahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen;
6. andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen;
7. Hafenanlagen mit Verkehr auf Eisenbahnen;
8. Hilfseinrichtungen;
9. Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen.

(2) Bietet ein Betreiber von Serviceeinrichtungen die im Folgenden aufgezählten Zusatzleistungen an, so sind diese Zusatzleistungen sämtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren:

1. das Vorheizen von Personenzügen;
2. die Bereitstellung von Fahrstrom;
3. Abschluss von kundenspezifischen Verträgen über die Überwachung von Gefahrguttransporten oder die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge;
4. Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschubeinrichtungen.

(3) Folgende Nebenleistungen kann der Betreiber einer Serviceeinrichtung Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, gewähren, ist hiezu aber nicht verpflichtet; bietet er jedoch solche Nebenleistungen an, sind sie Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren:

1. Zugang zum Telekommunikationsnetz;
2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
3. die technische Inspektion von Schienenfahrzeugen;
4. Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen;
5. Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, bestehend aus nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebes durchgeführte Arbeiten mit dem Erfordernis der Herausnahme eines Schienenfahrzeuges aus dem Betrieb; diese Leistungen werden in Wartungseinrichtungen erbracht, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Schienenfahrzeugen bestimmt sind, die besonderer Einrichtungen bedürfen.

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

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

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

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

(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.

(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. ein Abschnitt, der die Entgeltgrundsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
   a) hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung;
   b) ausreichende Informationen zu den Entgelten;
   c) andere für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur relevante Angaben zum Mindestzugangspaket und den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und zur Gewährung von Serviceleistungen, die in den Serviceeinrichtungen erbracht werden, wenn all dies nur durch einen einzigen Anbieter erbracht wird;
   d) Ausführungen im Einzelnen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 67a, 67d, 67e und 69a Abs. 2 angewandt werden;
   e) Angaben zu beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den nächsten fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen;
3. ein Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Fahrwegkapazität; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben; des Weiteren hat er spezifische Kriterien zu enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
   a) das Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
   b) Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte;
   c) einen Zeitplan für das aufgrund von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durchzuführende Verfahren einschließlich des Zuweisungsverfahrens sowie einen Zeitplan für Verfahren zur zeitlichen Planung plan- und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten;
   d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems;
   e) im Fall einer Überlastung der Eisenbahninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
   f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Eisenbahninfrastruktur und
   g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Eisenbahninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

   Zusätzlich ist in diesem Abschnitt im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Eisenbahnverkehrsdienste im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdienste und der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens gestellt werden, sicherzustellen. Der Abschnitt hat ein Muster für ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen zu enthalten;
4. einen Abschnitt mit Informationen, die für die Einbringung eines Antrages auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung, einer Verkehrskonzession, einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und einer Sicherheitsbescheinigung Teil B erforderlich sind oder mit Angabe einer Internetseite, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt sind;
5. einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren im Hinblick auf:
   a) den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur;
   b) die Gewährung des Mindestzugangspaketes;
   c) den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung der Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden;
   d) die leistungsabhängige Entgeltregelung;
6. einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und über die Gewährung von Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, sowie über die dafür zu entrichtenden Entgelte;
7. einen Mustervertrag für Rahmenverträge.

(5) Die Bestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen so gefasst sein, dass sie der Zuweisungsstelle und der entgelterhebenden Stelle keinen Ermessensspielraum ermöglichen, Fahrwegkapazitätsberechtigte diskriminieren zu können.

(6) Betreiber von Serviceeinrichtungen haben dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen folgende Informationen, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten zu sein haben, entweder mitzuteilen, oder diesem eine Internetseite bekanntzugeben, auf der diese Informationen unentgeltlich und in elektronischer Form in für jedermann zugänglicher Weise veröffentlicht sind:

1. entgeltbezogene Informationen;
2. Informationen über die Bedingungen, einschließlich der administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung der Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden.

(7) Ein Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist der Schienen-Control Kommission unverzüglich nach dessen Erstellung vorzulegen.

(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.

Entziehung von Zugtrassen

§ 60. Die Zuweisungsstelle ist berechtigt, durch einseitige, schriftliche und empfangsbedürftige Erklärung solche zugewiesenen Zugtrassen zu entziehen, auf denen der Zugangsberechtigte innerhalb der letzten drei Monate sein Zugangsrecht auf Grund von Umständen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat.

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) Zuweisungsstelle ist

1. das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder
2. die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, wenn ihnen die Funktion einer Zuweisungsstelle mit schriftlichem Vertrag übertragen worden ist.

(2) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt, kann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die mit der Funktion als Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise aber auch an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag übertragen. In dem Vertrag, mit dem die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise übertragen werden, ist eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzusehen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen haftet für Schäden, die sein Vertragspartner bei Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben verschuldet hat.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die im § 54a Abs. 5 angeführten Bestimmungen nicht anwendet, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, das bzw. die sodann diese Aufgaben als Zuweisungsstelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen hat; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

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

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

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

Betreiber einer Serviceeinrichtung

§ 62a. (1) Betreiber einer Serviceeinrichtung ist, wer eine oder mehrere Serviceeinrichtungen betreibt oder eine oder mehrere Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringt. Serviceleistungen sind

1. Leistungen, die in einer Serviceeinrichtung erbracht werden (§ 58b Abs. 1),
2. Zusatzleistungen (§ 58b Abs. 2), oder
3. Nebenleistungen (§ 58b Abs. 3).

(2) Wird der Betreiber von im § 58b Abs. 1 Z 1 bis 4 und 7 bis 9 angeführten Serviceeinrichtungen direkt oder indirekt von einem Rechtsträger kontrolliert, der auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist, und der dort eine beherrschende Stellung innehat, so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen so organisiert sein, dass er diese Serviceeinrichtungen organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig von dem Rechtsträger betreiben kann. Ist ein solcher Rechtsträger selbst Betreiber einer solchen Serviceeinrichtung, so kann diesem Erfordernis zumindest dadurch entsprochen werden, dass für den Betrieb der Serviceeinrichtung ein von den sonstigen Tätigkeiten des Rechtsträgers getrennter Bereich eingerichtet wird.

(3) Für eine im § 58b Abs. 1 angeführten Serviceeinrichtung haben deren Betreiber und der Rechtsträger, die 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.

(4) Die Schienen-Control Kommission ist befugt zu überprüfen, ob diese Bestimmungen über die getrennte Rechnungsführung eingehalten werden; werden die Bestimmungen nicht eingehalten, hat die Schienen-Control Kommission die Herstellung einer gesetzeskonformen Rechnungsführung bescheidmäßig aufzutragen. Im Verwaltungsverfahren haben die Überprüften der Schienen-Control Kommission auf Verlangen alle sachdienlichen Informationen zukommen zu lassen.

(5) Wird die Serviceeinrichtung von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist, oder wird der Betreiber direkt oder indirekt von einem solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrolliert, so gilt die Einhaltung der Abs. 2 und 3 als nachgewiesen.

Entgelterhebende Stelle

§ 62b. (1) Entgelterhebende Stelle ist

1. das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder
2. die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, wenn ihnen die Funktion einer entgelterhebenden Stelle mit schriftlichem Vertrag übertragen worden ist.

(2) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt, kann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise aber auch an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag übertragen. In dem Vertrag, mit dem die mit der Funktion einer entgelterhebende Stelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise übertragen werden, ist eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzusehen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen haftet für Schäden, die sein Vertragspartner bei Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben verschuldet hat.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die im § 54a Abs. 5 angeführten Bestimmungen nicht anwendet, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, das bzw. die sodann diese Aufgaben als entgelterhebende Stelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen hat; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der

mit der Funktion einer entgelterhebenden Stelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

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

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

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

2. Abschnitt
Zuweisung von Fahrwegkapazität

Zuweisungsgrundsätze

§ 63. (1) Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.

(2) Ermöglicht die Eisenbahninfrastruktur eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen, ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die hiefür 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. 913/2012 zur Schaffung eines einheitlichen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. Nr. L 276 vom 20.10.2012 S 22) entsteht und Fahrwegkapazitätserfordernissen für die Erbringung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird.

(3) Zugewiesene Fahrwegkapazität darf nicht an andere Fahrwegkapazitätsberechtigte übertragen oder nicht für eine andere Art von Eisenbahnverkehrsdiensten als die, für die sie zugewiesen worden ist, genutzt werden. Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch Zugangsberechtigte für solche Fahrwegkapazitätsberechtigte, die kein Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, gilt nicht als Übertragung zugewiesener Fahrwegkapazität.

(4) Wer mit zugewiesener Fahrwegkapazität handelt, ist von der Zuweisungsstelle von einer weiteren Zuweisung von Fahrwegkapazität für eine Netzfahrplanperiode auszuschließen.

(5) Die Dauer der Zuweisung von Fahrwegkapazität in Form einzelner Zugtrassen ist mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt. Es kann jedoch eine Rahmenregelung über die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der betreffenden Eisenbahninfrastruktur vereinbart werden, die eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

Rahmenregelung

§ 64. (1) Die Zuweisungsstelle kann mit einem Fahrwegkapazitätsberechtigten eine Regelung treffen, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode vorsieht. Es kann die zeitliche Bandbreite festgelegt werden, innerhalb der Fahrwegkapazität anzubieten ist, wenn die beantragte Fahrwegkapazität nicht verfügbar ist. Die Zuweisung einzelner Zugtrassen darf nicht geregelt werden.

(2) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode hat, ausgenommen im Falle des Abs. 3, in Form eines schriftlichen Rahmenvertrages zu erfolgen. Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt, haben

die Zuweisungsstellen Rahmenverträge mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen.

(3) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Eisenbahninfrastruktur hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Rahmenurkunde zu erfolgen.

(4) Rahmenregelungen dürfen den Zugang zur betreffenden Eisenbahninfrastruktur durch andere Fahrwegkapazitätsberechtigte nicht ausschließen. Rahmenregelungen müssen eine Regelung enthalten, die ihre Änderung im Interesse einer besseren Nutzung der betreffenden Eisenbahninfrastruktur ermöglicht; in einem solchen Fall der Änderung einer Rahmenregelung kann eine Pönale vereinbart werden.

(5) Rahmenregelungen sollen auf die Dauer von fünf Jahren befristet sein und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Rahmenregelungen sind der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab ihrer Erstellung von der Zuweisungsstelle vorzulegen. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren sind gegenüber der Schienen-Control Kommission zu rechtfertigen; dafür sind gleichzeitig mit deren Vorlage Angaben über die der Rahmenregelung als Motiv zugrunde liegenden geschäftlichen Verträge, besonderen Investitionen oder Risiken zu machen. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren unterliegen der Genehmigung der Schienen-Control Kommission; diese ist insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem in Verbindung mit vertraglichen Verpflichtungen, sowie sonstigen vergleichbaren Risiken zu erteilen.

(6) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses sind die wesentlichen Merkmale jeder Rahmenregelung von der Zuweisungsstelle anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Verlangen bekannt zu machen.

Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen

§ 64a. (1) Inländische Zuweisungsstellen sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuweisung von netzübergreifender Fahrwegkapazität im Eisenbahnsystem der Europäischen Union und der Schaffung von Rahmenregelungen hiefür mit anderen inländischen Zuweisungsstellen, mit anderen Zuweisungsstellen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft zusammenzuarbeiten.

(2) Dabei haben sie den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen zu bewerten, deren Einrichtung gegebenenfalls vorzuschlagen und diese zu organisieren, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, die Gegenstand eines ad-hoc-Begehrens sind.

(3) Zuweisungsstellen, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf solche anderer Zuweisungsstellen auswirken, haben mit solchen zusammenzuarbeiten, um Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene zuzuweisen oder die Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität zu koordinieren.

(4) Die im Rahmen der Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen aufgestellten Grundsätze und Kriterien sind von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

(5) Veranstaltet eine inländische Zuweisungsstelle im Rahmen ihrer Zusammenarbeit mit anderen Zuweisungsstellen eine Sitzung, die wichtig für die Entwicklung von Grundsätzen und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität ist, hat sie die Europäische Kommission davon zu unterrichten und als Beobachter zur Sitzung einzuladen.

(6) Inländische Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control Kommission auf Verlangen ausreichende Informationen über die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und über die IT-Systeme für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu geben.

(7) Die inländischen Zuweisungsstellen sind verpflichtet, ihre Teilnahme an dieser Zusammenarbeit, die Funktionsweise dieser Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien kostenlos im Internet öffentlich zugänglich zu machen.

(8) Inländische Zuweisungsstellen haben für Zwecke der netzübergreifenden Zuweisung von Fahrwegkapazität sicherzustellen, dass sich ein Fahrwegkapazitätsberechtigter an eine einzige Anlaufstelle wenden kann. Diese Anlaufstelle kann eine der beteiligten Zuweisungsstellen oder eine von den Zuweisungsstellen gemeinsam eingerichtete Stelle sein.

Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Eisenbahninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall der Netzfahrpläne ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen unter Berücksichtigung unionsrechtlicher Festlegungen einvernehmlich festzusetzen. Sollte eine solche einvernehmliche Festlegung nicht zustande kommen, ist dieses Intervall durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

(2) Zuweisungsstellen haben mit anderen betroffenen Zuweisungsstellen zu vereinbaren, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplan aufgenommen werden. Abweichungen von dieser Vereinbarung sind nur zulässig, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

(3) Die Zuweisungsstelle hat dafür Sorge zu tragen, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplanes vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Zuweisungsstellen festgelegt sind und diese Zugtrassen soweit wie möglich in dem nachfolgenden Netzfahrplanerstellungsverfahren beibehalten werden.

(4) Die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden soll, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes ablaufen. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

(5) Fahrwegkapazitätsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr auf im § 57c Abs. 1 angeführten Eisenbahnen bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, haben die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control Kommission davon mindestens 18 Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes, auf den sich dieses Begehren beziehen soll, zu unterrichten. Die Schienen-Control Kommission hat ihrerseits die Vertragsparteien des oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens unverzüglich, jedoch spätestens innerhalb von zehn Tagen zu unterrichten.

(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.

(7) Die Zuweisungsstelle hat speziellen Eisenbahnverkehrsdiensten in den im § 65c Abs. 3 geregelten Fällen im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen.

(8) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Fahrwegkapazitätsberechtigten, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität begehrt oder unverbindlich nachgefragt haben, sowie Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat einzuräumen. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekannt zu machen. Die Zuweisungsstelle soll berechtigten Beanstandungen möglichst Rechnung tragen. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen.

(9) Die Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control Kommission den jeweils geltenden Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen innerhalb eines Monats nach Erstellung des Netzfahrplanes vorzulegen. Die Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben darüber hinaus die Schienen-Control Kommission rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur zu unterrichten.

(10) Zuweisungsstellen haben 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.

Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten

§ 65a. (1) Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für Fahrweginstandhaltungsarbeiten sind im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu stellen.

(2) Die Zuweisungsstelle hat Auswirkungen auf Fahrwegkapazitätsberechtigte, die durch Vorhaltung von Fahrwegkapazität für regelmäßige Fahrweginstandhaltungsarbeiten hervorgerufen werden, angemessen Rechnung zu tragen.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Fahrwegkapazitätsberechtigten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerplanmäßiger Fahrweginstandhaltungsarbeiten zu unterrichten.

(4) Falls dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist, kann auch die Schienen-Control Kommission verlangen, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerfahrplanmäßiger Fahrweginstandhaltungsarbeiten unterrichtet zu werden.

Koordinierungsverfahren

§ 65b. (1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anbieten, die von der begehrten Fahrwegkapazität abweichen. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen.

(2) Im Zuge der Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle innerhalb angemessener Frist unentgeltlich und in elektronischer oder schriftlicher Form offenzulegen:

1. Informationen über die von den Fahrwegkapazitätsberechtigten auf denselben Strecken begehrte Fahrwegkapazität;
2. Informationen, welche Fahrwegkapazität auf denselben Strecken zur Zuweisung vorgesehen ist;
3. Informationen über die auf denselben Strecken vorgeschlagene, von der begehrten Fahrwegkapazität abweichende Fahrwegkapazität;
4. vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Dabei darf die Identität der betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten ohne ihre Zustimmung nicht preisgegeben werden.

(3) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Sie müssen insbesondere der Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rechnung tragen.

(4) Die Zuweisungsstelle hat zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Fahrwegkapazitätsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrter Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet.

Überlastete Eisenbahninfrastruktur

§ 65c. (1) In den Fällen, in denen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wäre, nach Koordinierung der Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren und nach Konsultation der begehrenden Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Eisenbahninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Eisenbahninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität, einschließlich der gemäß § 65 Abs. 10 vorhersehbaren notwendigen Kapazität, in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

(2) Wurde Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kapazitätsanalyse (§ 65d) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität (§ 65e) umgesetzt wird.

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

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität;
2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;

3. andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.

(4) Die in Bezug auf überlastete Eisenbahninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Vorrangkriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

Kapazitätsanalyse

§ 65d. (1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Eisenbahninfrastruktur, die verhindern, dass Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Begehren stattgegeben werden kann. In der Analyse sind die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen.

(2) Gegenstand der Analyse sind die Eisenbahninfrastruktur, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Eisenbahnverkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Eisenbahnverkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Eisenbahnverkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen der Eisenbahninfrastruktur.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem eine Eisenbahninfrastruktur als überlastet ausgewiesen wurde.

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

§ 65e. (1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse ist nach Konsultation der Zugangsberechtigten, denen eine Zugtrasse auf der betreffenden überlasteten Eisenbahninfrastruktur zugewiesen worden ist, ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Darin ist Folgendes darzulegen:

1. die Gründe für die Überlastung;
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung;
3. den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur betreffende Beschränkungen;
4. die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte.

(2) Auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen (Abs. 1 Z 4) ist zu bestimmen, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden sollen; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Einhebung der gemäß § 67a erhobenen Entgelte in den Fällen einstellen, in denen es

1. keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder
2. mit dem im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog keine Fortschritte erzielt.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf jedoch vorbehaltlich der Genehmigung der Schienen-Control Kommission weiterhin diese Entgelte einheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder
2. die möglichen Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind.

Verlangen nach Aufgabe von Zugtrassen

§ 65f. Von Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle insbesondere bei überlasteten Fahrwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwertes genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Fahrwegkapazitätsberechtigten entziehen.

Sondermaßnahmen bei Störungen

§ 66. (1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren. Zu diesem Zweck hat es einen Notfallplan zu erstellen, in dem die verschiedenen staatlichen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind.

(2) Hat eine Störung der Zugbewegung mögliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. alle relevanten Informationen darüber an alle anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterzugeben, deren Eisenbahninfrastruktur und deren Verkehr auf der Eisenbahninfrastruktur von der Störung betroffen sein könnten, und
2. mit diesen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zusammenzuarbeiten, um den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr wieder zu normalisieren.

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

3. Abschnitt
Wegeentgelte und Dienstleistungsentgelte

1. Unterabschnitt
Entgeltgrundsätze für das Wegeentgelt

Kosten des Zugbetriebes

§ 67. (1) Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes, sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

(2) Erlässt die Europäische Kommission einen Durchführungsrechtsakt, mit dem die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, festgelegt werden, ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die schrittweise Übernahme dieser Modalitäten zu beschließen; die Übernahme der Modalitäten hat jedoch innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsaktes zu erfolgen.

Entgeltbestandteile für Kapazitätsengpässe

§ 67a. Wegeentgelte können einen Entgeltbestandteil enthalten, der zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur für die Dauer der Überlastung widerspiegelt.

Umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes

§ 67b. (1) Solange dadurch der Gesamterlös des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nicht erhöht wird, ist zur Deckung der Kosten umweltbezogener Auswirkungen, die aus dem Zugbetrieb resultieren, abweichend von § 67 jedenfalls eine Änderung der Wegeentgelte zulässig; dabei ist nach der Art der umweltbezogenen Auswirkung des Zugbetriebes zu differenzieren.

(2) Eine Änderung der Wegeentgelte dahingehend, dass durch Anlastung der Kosten zur Deckung der aus dem Zugbetrieb resultierenden umweltbezogenen Auswirkungen eine Erhöhung des Gesamterlöses des Eisenbahninfrastrukturunternehmens resultiert, ist jedoch nur dann zulässig, wenn auch für die Benutzung von Bundesstraßen zwecks Erbringung von Güterverkehrsdiensten und für die daraus resultierenden umweltbezogenen Auswirkungen eine solche Anlastung von Kosten zur Deckung dieser Auswirkungen erfolgt.

(3) Die entgelterhebende Stelle hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unaufgefordert mitzuteilen, inwieweit sich durch die Änderung des Wegeentgeltes der Gesamterlös erhöht hat. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat zu entscheiden, wie dieser zusätzliche Mehrerlös vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verwenden ist.

(4) Die entgelterhebende Stelle hat Aufzeichnungen darüber zu führen, welche durch den Zugbetrieb resultierenden Kosten umweltbezogener Auswirkungen für eine Änderung des Wegeentgeltes ausschlaggebend waren und in welcher Art und Weise sie zur Änderung des Wegeentgeltes geführt haben. Diese Aufzeichnungen sind der Schienen-Control GmbH unaufgefordert zur Verfügung zu stellen. Wenn es die Europäischen Kommission verlangt, hat ihr die Schienen-Control GmbH diese Aufzeichnungen vorzulegen.

(5) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Festlegungen treffen, für welche umweltbezogenen Auswirkungen eine Änderung der Wegeentgelte zu erfolgen hat.

Gemittelte Festsetzung des Wegeentgeltes

§ 67c. Die Wegeentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsdienste gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Wegeentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung bleiben.

2. Unterabschnitt
Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen für das Wegeentgelt

Volle Kostendeckung der Wegeentgelte

§ 67d. (1) Sofern die Wegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der 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 Wegeentgelte 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.

(2) Vor Festsetzung weiterer Aufschläge hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei hat es mindestens die im Anhang VI Nr. 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht zu ziehen und die zutreffenden auszuwählen.

(3) Die weitere Untergliederung von Marktsegmenten je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung ist zulässig.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine Liste der von ihm festgelegten Marktsegmente zu erstellen, diese in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und alle fünf Jahre zu überprüfen. In diese Liste sind mindestens die drei folgenden Segmente aufzunehmen:

1. Güterverkehrsdienste,
2. Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und
3. andere Personenverkehrsdienste.

(5) In der Liste der festgelegten Marktsegmente sind auch Marktsegmente festzulegen, in denen Zugangsberechtigte gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen werden.

(6) Die Festsetzung weiterer Aufschläge bedarf der Genehmigung der Schienen-Control Kommission, die zu erteilen ist, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 vorliegen. Dem Antrag ist die Liste der festgelegten Marktsegmente und das Ergebnis der gemäß Abs. 2 durchzuführenden Prüfung vorzulegen.

(7) Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wesentliche Bestandteile der im Abs. 1 bis 5 angeführten Entgeltregel zu verändern, hat es diese Veränderung mindestens drei Monate vor Ablauf der im § 59 Abs. 8 angeführten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.

Höhere Wegeentgelte für bestimmte Eisenbahninfrastrukturen

§ 67e. Auf Grundlage der langfristigen Investitionskosten können höhere Wegeentgelte für den Zugang auf solch einer Eisenbahninfrastruktur festgesetzt werden, deren Bau oder Ausbau nach dem Jahr 1988 abgeschlossen wurde, dieser Bau oder Ausbau zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Wegeentgelte nicht durchgeführt worden wäre.

Wegeentgeltregel für bestimmte Eisenbahnkorridore

§ 67f. (1) Die Wegeentgelte für den Zugang zu den Eisenbahnkorridoren, die in der Verordnung (EU) 2016/919 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, ABl. L 158 vom 15.06.2016, S. 1, angegeben sind, können differenziert werden. Durch eine solche Differenzierung dürfen die Erlöse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens insgesamt nicht steigen.

(2) Diese Differenzierung hat in einer Weise zu erfolgen, die Anreize dafür gibt, Züge mit einer Version des Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystems (ETCS) auszurüsten, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. L 136 vom 24.05.2008, S. 11, gebilligten Version und Folgeversionen kompatibel ist.

(3) Abs. 1 ist nicht anzuwenden,

1. wenn für den Zugang zu den Eisenbahnkorridoren Züge für die Erbringung regionaler Personenverkehrsdienste eingesetzt werden, die vor 1985 erstmals in Betrieb genommen worden sind und die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgerüstet sind, oder
2. wenn auf den Eisenbahnkorridoren nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.

Vergleichbarkeit der Wegeentgelte

§ 67g. Die durchschnittlichen Wegeentgelte und die grenzkostenbasierenden Wegeentgelte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben für gleichartige Nutzungen seiner Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein. Für die Erbringung vergleichbarer Eisenbahnverkehrsdienste in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes sind dieselben Wegeentgelte zu erheben. Soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen, wie diesen Anforderungen entsprochen wird.

3. Unterabschnitt
Sonstiges

Leistungsabhängige Wegeentgeltbestandteile

§ 67h. Unter Anwendung der Grundsätze einer leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU, die für die gesamte Eisenbahninfrastruktur zu gelten haben, müssen die Wegeentgeltregeln überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Eisenbahninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität

§ 67i. Für zugewiesene, aber nicht genutzte Fahrwegkapazität ist von der entgelterhebenden Stelle ein angemessenes Entgelt zu erheben. 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.

Entgelte für Instandhaltung

§ 67j. Für zum Zwecke der Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur genutzte Fahrwegkapazität können Entgelte erhoben werden. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.

Festsetzung der Wegeentgelte

§ 68. (1) Für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind die Wegeentgeltregeln von der entgelterhebenden Stelle – falls diese nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Einholung dessen Vorschlages – festzusetzen.

(2) Die Wegeentgeltregeln sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach §§ 67 bis 67h entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(3) Auf Grundlage der Wegeentgeltregeln hat die entgelterhebende Stelle jeweils das für einen begehrten Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Gewährung des Mindestzugangspaketes zu entrichtende Wegeentgelt festzusetzen.

(4) Die entgelterhebende Stelle hat dafür zu sorgen,

1. dass außer im Falle des § 67e die Wegeentgeltregelung auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf denselben Grundsätzen beruht,
2. dass die Anwendung der Wegeentgeltregeln zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Wegeentgelten für verschiedene Zugangsberechtigte führt, die Eisenbahnverkehrsdienste gleichwertiger Art in ähnlichen Märkten erbringen und
3. dass die tatsächlich erhobenen Wegeentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen.

(5) Entgelterhebende Stellen haben die ihnen von Fahrwegkapazitätsberechtigten gemachten Angaben geheim zu halten.

Verhandlungen über die Höhe des Wegeentgeltes

§ 68a. Verhandlungen zwischen Fahrwegkapazitätsberechtigten und der entgelterhebenden Stelle über die Höhe des zu entrichtenden Wegeentgeltes sind nur zulässig, wenn sie unter Aufsicht der Schienen-Control Kommission geführt werden. Drohen bei diesen Verhandlungen Verstöße gegen die Bestimmungen über die Festsetzung der Höhe der Wegeentgelte, hat dies die Schienen-Control Kommission den Verhandlungsteilnehmern bekannt zu geben.

Entrichtung der Wegeentgelte

§ 69. Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat das für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und das für die Gewährung des Mindestzugangspaketes festgesetzte Wegeentgelt an die entgelterhebende Stelle zu entrichten. Die entgelterhebende Stelle hat dieses Wegeentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten, welches dieser Stelle die Funktion einer entgelterhebenden Stelle vertraglich übertragen hat.

Wegeentgeltnachlässe

§ 69a. (1) Allfällige Wegeentgeltnachlässe dürfen sich nur auf Wegeentgelte beziehen, die nur für einen bestimmten Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur erhoben werden und die auf die eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen sind, wobei bereits bei der Festsetzung des eingehobenen Wegeentgeltes berücksichtigte Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden dürfen.

(2) Über Abs. 1 hinaus können für eine einzelne Art von Eisenbahnverkehrsdiensten zeitlich begrenzte Wegeentgeltnachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder zur Förderung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden, wenn diese Nachlässe im Wege der Schienennetz-Nutzungsbedingungen allen Zugangsberechtigten zugänglich sind.

Dienstleistungsentgelte

§ 69b. (1) Bei Ermittlung der für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu entrichtenden Entgelte gilt, dass die Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen. Dies gilt auch für den Fall, dass die Gewährung von Zusatz- oder Nebenleistungen nur von einem einzigen Betreiber von Serviceeinrichtungen angeboten wird.

(2) Unter angemessenen Gewinn ist eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht, zu verstehen.

(3) Die Entgelte für die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen sind vom Betreiber der Serviceeinrichtung festzusetzen und einzuheben.

(4) Entgelte für Brennstoffe, die in Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme bereitgestellt werden, sind auf der Rechnung gesondert auszuweisen.

(5) Entgelte für bereitgestellten Fahrstrom sind auf der Rechnung getrennt von Entgelten für die Nutzung von Stromversorgungseinrichtungen auszuweisen.

Informations- und Nachweispflichten

§ 69c. (1) Entgelterhebende Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen haben der Schienen-Control Kommission zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben alle Informationen zu erhobenen Entgelten vorzulegen.

(2) Entgelterhebende Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen müssen Fahrwegkapazitätsberechtigten und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen jederzeit nachweisen können, dass die ihnen tatsächlich verrechneten Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

Zusammenarbeit bei schienennetzübergreifenden Wegeentgeltregelungen

§ 70. (1) Entgelterhebende Stellen haben mit anderen entgelterhebenden Stellen mit Sitz in Österreich oder mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zusammenzuarbeiten, um die Anwendung effizienter Wegeentgeltregelungen zu ermöglichen.

(2) Zur Koordinierung der Wegeentgelterhebung oder zur Erhebung der Wegeentgelte für den schienennetzübergreifenden Zugbetrieb im Eisenbahnsystem in der Europäischen Union haben sich entgelterhebende Stellen mit anderen entgelterhebenden Stellen mit Sitz in Österreich oder mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zusammenzuschließen. Im Rahmen dieses Zusammenschlusses müssen sie insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen. Zu diesem Zweck haben sie an der Schaffung hiefür erforderlicher Verfahren beizutragen.

(3) Im Bestreben, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste zu gewährleisten, haben entgelterhebende Stellen mit anderen entgelterhebenden Stellen mit Sitz in Österreich oder mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, dass die §§ 67d und 67h effizient angewendet werden.

4. Abschnitt
Behandlung von Begehren, Beschwerde

Rechtsform

§ 70a. (1) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Gewährung des Mindestzugangspakets, die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen haben, ausgenommen im Falle des Abs. 4, in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen. Dieser Vertrag hat sämtliche mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, der Gewährung des Mindestzugangspaketes, der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und der Gewährung von Serviceleistungen zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, zu enthalten.

(2) Ist ein Fahrwegkapazitätsberechtigter kein Eisenbahnverkehrsunternehmen, hat er der Zuweisungsstelle einen Zugangsberechtigten namhaft zu machen. Für diesen sind die Teile des Vertrages über die Zuweisung von Fahrwegkapazität rechtsverbindlich, die die für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur notwendigen Bedingungen im Hinblick auf die administrativen und technischen Modalitäten regeln; diese Bedingungen haben im Vertrag eindeutig ersichtlich zu sein.

(3) Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausüben darf, haben die Zuweisungsstellen Verträge über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und über die Gewährung des Mindestzugangspaketes im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen. Bei der vertraglichen Festlegung der Wegeentgelte sind die Zuweisungsstellen an die Festlegungen der entgelterhebenden Stellen gebunden.

(4) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Eisenbahninfrastruktur und die Gewährung des Mindestzugangspaketes für eigene Zwecke hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Urkunde zu erfolgen, welche sämtliche damit zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen

und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat. Bei der Festlegung der Wegeentgelte ist die Zuweisungsstelle an die Festlegungen der entgelterhebenden Stellen gebunden.

(5) Die Gewährung des Zuganges zu von einem integrierten Eisenbahnunternehmen selbst betriebenen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzugangs, für eigene Zwecke und die Gewährung von Serviceleistungen für eigene Zwecke ist in einer Urkunde zu dokumentieren, welche sämtliche damit zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanzielle Modalitäten zu enthalten hat.

(6) Schriftliche Verträge nach Abs. 1 und 4 unterliegen nicht den Rechtsgeschäftsgebühren nach dem Gebührengesetz 1957.

Behandlung von Begehren auf Fahrwegkapazitätszuweisung und Gewährung des Mindestzugangspaketes

§ 71. (1) Jede Zuweisungsstelle hat ein Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspakets, wenn diese Begehren in der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angeführten Form eingebracht werden, zu prüfen und Verhandlungen zu führen; ist die Zuweisungsstelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, ist letzteres in die Verhandlungen einzubinden.

(2) Richtet sich ein Begehren auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf Eisenbahninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist dieses vom Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der von den betroffenen Zuweisungsstellen bestimmten Anlaufstelle einzubringen. Ist die Anlaufstelle zugleich eine Zuweisungsstelle, so ist diese verpflichtet, bei den anderen betroffenen Zuweisungsstellen im Auftrag des Fahrwegkapazitätsberechtigten die Zuweisung der notwendigen Fahrwegkapazität zu begehren.

(3) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens zehn Arbeitstage nach dessen Abschluss zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. 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.

(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. 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.

(5) Über Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes ist ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. 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.

(6) Über Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes ist ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden, wenn diese im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das nicht bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, gestellt werden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. 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.

(7) Bei der Entscheidung über Begehren auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind (Ad-hoc-Begehren), und bei der Entscheidung über damit im Zusammenhang stehende Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes, sind die Begehren, die zur Erfüllung von öffentlichen Aufgaben notwendig sind, vorrangig zu berücksichtigen; das betrifft insbesondere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die für einen Einsatz des Bundesheeres oder die unmittelbare Vorbereitung eines Einsatzes gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001 oder für einsatzähnliche Übungen benötigt wird.

(8) Werden Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt, hat dies die Zuweisungsstelle der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Ablehnung bekanntzugeben.

Behandlung von Begehren auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und Gewährung von Serviceleistungen

§ 71a. (1) Jeder Betreiber einer Serviceeinrichtung hat ein Begehren von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und auf Gewährung von Serviceleistungen zu prüfen und Verhandlungen zu führen.

(2) Die Schienen-Control Kommission hat durch Verordnung angemessene Fristen festzulegen, innerhalb derer Begehren von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Gewährung des Zuganges zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und auf die Gewährung von Serviceleistungen zu entscheiden sind.

(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.

(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.

(5) Eine alternative Eisenbahninfrastruktur ist eine andere Eisenbahninfrastruktur zwischen demselben Herkunft- und Bestimmungsort, wenn zwischen beiden Eisenbahninfrastrukturen für die Durchführung des angestrebten Eisenbahnverkehrsdienstes durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Substituierbarkeit besteht.

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

(7) Stellt der Betreiber einer im § 58b Abs. 1 angeführten Serviceeinrichtung Konflikte zwischen verschiedenen Begehren auf Gewährung des Zuganges zu dieser Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzugangs, sowie auf Gewährung von Serviceleistungen, die in einer solchen Serviceeinrichtung erbracht werden, fest, so hat er sich zu bemühen, all diesen Begehren weitmöglichst zu entsprechen.

(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.

Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle

§ 72. (1) Wird das Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt oder kommt eine Einigung

1. über ein Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
2. über ein Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes, das im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, gestellt wird, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
3. über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens binnen zehn Arbeitstagen nach dessen Abschluss, und
4. über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes nicht berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle

nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Fahrwegkapazität einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen, kann der Fahrwegkapazitätsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben.

(2) Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und wahlweise

1. einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder
2. einen Antrag auf Gewährung des Mindestzugangspaketes samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde,

zu enthalten.

(3) Die Zuweisungsstelle, an die das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde sachdienlichen Informationen, insbesondere den Schriftverkehr mit sämtlichen betroffenen Zuweisungsstellen, binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen. Gleiches gilt für die entgelterhebende Stelle, wenn eine Einigung über das Begehren wegen finanzieller Modalitäten nicht zustande gekommen ist. Die Schienen-Control Kommission darf diese sachdienlichen Informationen nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat innerhalb eines Monats nach Einlangen der Beschwerde Ermittlungen einzuleiten, gegebenenfalls sachdienliche Informationen anzufordern und Gespräche mit der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle, der entgelterhebenden Stelle, des beschwerdeführenden Fahrwegkapazitätsberechtigten und des Fahrwegkapazitätsberechtigten, dem die begehrte Zugtrasse zugewiesen worden ist, einzuleiten. Innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen der erforderlichen sachdienlichen Informationen, hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu entscheiden.

(5) Der Beschwerde, mit der die Zuweisung von Fahrwegkapazität begehrt wird, ist stattzugeben, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität vorliegen; in diesem Fall hat die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Fahrwegkapazität ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten. Wurde die begehrte Fahrwegkapazität bereits einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten von der Zuweisungsstelle zugewiesen, hat die Schienen-Control Kommission gleichzeitig den Vertrag oder die Urkunde, mit dem beziehungsweise mit der die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität an diesen Fahrwegkapazitätsberechtigten erfolgte, mit Bescheid ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(6) Der Beschwerde, mit der die Gewährung des Mindestzugangspaketes begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Gewährung des Mindestzugangspaketes stattzugeben; in diesem Fall hat die Gewährung des Mindestzugangspaketes durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Gewährung des Mindestzugangspaketes ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(7) Ein gemäß Abs. 5 und 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder einer zeitlich späteren Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder über die Gewährung des Mindestzugangspaketes zwischen dem Beschwerdeführenden und der Zuweisungsstelle nicht entgegen.

Beschwerde gegen einen Betreiber von Serviceeinrichtungen

§ 73. (1) Wird das an einen Betreiber von Serviceeinrichtungen gerichtete Begehren eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und auf Gewährung von Serviceleistungen abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Betreiber von Serviceeinrichtungen und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb einer angemessenen Frist zustande, kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und auf Gewährung von Serviceleistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Der Betreiber von Serviceeinrichtungen, an den das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen sachdienlichen Informationen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf diese sachdienlichen Informationen nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat innerhalb eines Monats nach Einlangen der Beschwerde Ermittlungen einzuleiten, gegebenenfalls sachdienliche Informationen anzufordern und Gespräche mit dem Betreiber der Serviceeinrichtung und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuleiten. Innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen der erforderlichen sachdienlichen Informationen hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu entscheiden.

(5) Der Beschwerde, mit der die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen stattzugeben; in diesem Fall hat die begehrte Gewährung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzugangs, und die begehrte Gewährung von Serviceleistungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages darüber ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(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 beschwerdeführende 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.

(7) Ein gemäß Abs. 5 und 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über die Gewährung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen zwischen dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht entgegen.

Vorlage von Verträgen und Urkunden

§ 73a. (1) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Gewährung des Mindestzugangspaketes innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss oder Urkundenerstellung der Schienen-Control Kommission vorzulegen. Die abgeschlossenen Verträge über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und abgeschlossene Verträge über die Gewährung des Mindestzugangspaketes sind im Falle des § 62 Abs. 3 auch dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen; hat die Zuweisungsstelle nicht auch die Funktion einer entgelterhebenden Stelle wahrgenommen, sind die Verträge auch der entgelterhebenden Stelle unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen.

(2) Abs. 1 erster Satz gilt auch für Betreiber einer Serviceeinrichtung im Hinblick auf Verträge über die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen oder im Hinblick auf Urkunden, in denen die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen dokumentiert sind.

5. Abschnitt
Wettbewerbsüberwachung, Marktbeobachtung

Überwachung des Wettbewerbs

§ 74. (1) Die Schienen-Control Kommission hat zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu entscheiden; insbesondere hat sie

1. einer Zuweisungsstelle hinsichtlich der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und hinsichtlich der Gewährung des Mindestzugangspaketes im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
2. einer entgelterhebenden Stelle hinsichtlich der Entscheidung über die Höhe eines zu entrichtenden Wegeentgeltes, der Gewährung von Wegeentgeltnachlässen und der Einhebung von Wegeentgelten im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
3. einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Ausübung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur durch einen Zugangsberechtigten und hinsichtlich der Inanspruchnahme eines gewährten Mindestzugangspaketes durch einen Zugangsberechtigten im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
4. einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen oder
5. den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, oder
6. die Berufung auf Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die zur Gänze für unwirksam erklärt sind oder die Berufung auf diejenigen Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die für unwirksam erklärt sind, zu untersagen, oder
7. die Ergänzung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch Angaben oder Informationen aufzutragen, die in diesen entgegen den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entweder nicht enthalten sind, oder aufgrund einer Unwirksamerklärung unwirksam sind, oder
8. festzustellen, ob in Entwurfsform vorliegende Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechen würden, oder
9. Verträge oder Urkunden über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes für unwirksam zu erklären, wenn
   a) das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Vertrag abgeschlossen oder die Urkunde erstellt hat, entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle und entgegen § 62b Abs. 3 die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausgeübt hat, oder
   b) eine dem § 62 Abs. 4 nicht entsprechende Zuweisungsstelle den Vertrag abgeschlossen oder die Urkunde erstellt hat oder das in dem Vertrag oder der Urkunde ausgewiesene Wegeentgelt von einer dem § 62b Abs. 4 nicht entsprechenden entgelterhebenden Stelle festgelegt worden ist, oder

10. Verträge über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von in diesen Serviceeinrichtungen zu erbringenden Serviceleistungen für unwirksam zu erklären, wenn der Vertrag von einem unter § 62a Abs. 2 fallenden Betreiber von Serviceeinrichtungen abgeschlossen wurde und dieser nicht entsprechend § 62a Abs. 2 organisiert ist, oder
11. einer entgelterhebenden Stelle oder falls ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausübt, diesem, die Einhebung eines angemessenen Entgeltes für nicht genutzte Fahrwegkapazität gemäß § 67i aufzutragen;
12. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55c über die Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55c aufzutragen;
13. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55d über die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55d aufzutragen;
14. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55e über das Verkehrsmanagement, die Instandhaltungsplanung und langfristige Planung größerer Instandhaltungs- und/oder Erneuerungsarbeiten eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55e aufzutragen;
15. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55f über die finanzielle Transparenz eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55f aufzutragen.

(2) 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. Dafür hat die Schienen-Control Kommission eine angemessene, einen Monat nicht übersteigenden 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.

(3) Die Schienen-Control Kommission hat im Falle einer Beschwerde innerhalb eines Monats nach Einlangen der Beschwerde Ermittlungen einzuleiten, gegebenenfalls sachdienliche Informationen anzufordern und Gespräche mit dem Beschwerdeführer und denjenigen, gegen die sich die Beschwerde richtet, einzuleiten. Innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen der erforderlichen sachdienlichen Informationen hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu entscheiden.

(4) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Marktbeobachtung

§ 74a. (1) Der Schienen-Control Kommission obliegt die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung und zur Überwachung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt, insbesondere auch am Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste.

(2) Zuweisungsstellen, entgelterhebende Stellen, Betreiber von Serviceeinrichtungen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control Kommission die von dieser für die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt, einschließlich der Auswirkungen auf die Fahrgäste und Kunden, benötigten und von ihr angeforderten Daten vollständig innerhalb angemessener Frist zu liefern.

(3) Die Schienen-Control GmbH hat der Bundesanstalt Statistik Österreich auf deren Aufforderung hievon diejenigen Daten zu übermitteln, die für die Erstellung der Schienenverkehrsstatistik nach dem Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz, BGBl. Nr. 142/1983, erforderlich sind. Dabei ist § 10 des Bundesstatistikgesetzes 2000, BGBl. I Nr. 163/1999, anzuwenden.

6a. Teil
Zugang auf anderen Eisenbahnen

Zugangsrechte auf anderen Eisenbahnen

§ 75a. (1) Kann die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im öffentlichen Verkehr zu oder von Güterterminals, Häfen oder sonstigen Serviceeinrichtungen, falls letztere nicht ausschließlich dem

eigenen Güterverkehr auf einer Anschlussbahn dienen, nur durch Ausübung eines Zuganges auf einer Anschlussbahn erfolgen, hat das eine solche Eisenbahn betreibende Eisenbahnunternehmen hiefür den Zugang zu seiner Anschlussbahn durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nichtdiskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen und zwecks Zuganges über diesen Zugang hinaus unter den im § 58 normierten Voraussetzungen das im § 58 angeführte Mindestzugangspaket unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren. Die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Gewährung des Mindestzugangspaketes hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen.

(2) Kann die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten von einer öffentlichen Eisenbahn zu einer Anschlussbahn oder von einer Anschlussbahn zu einer öffentlichen Eisenbahn auf Grund der Anlageverhältnisse nur durch Ausübung eines Zuganges auf einer Anschlussbahn anderer Eisenbahnunternehmen erfolgen, so haben die diese Anschlussbahn betreibenden anderen Eisenbahnunternehmen

1. dem die Anschlussbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen und
2. Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf der öffentlichen Eisenbahn berechtigt sind,

Zugang zu diesen Anschlussbahnen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Durchgangsverkehr durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nichtdiskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen und zwecks Zuganges über diesen Zugang hinaus unter den im § 58 normierten Voraussetzungen das im § 58 angeführte Mindestzugangspaket unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren. Die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Gewährung des Mindestzugangspaketes hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen.

(3) Auf einen Zugang nach Abs. 1 und 2 sind sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes einschließlich der Beschwerdemöglichkeit zugangsberechtigter Eisenbahnunternehmen an die Schienen-Control Kommission und der Rechte der Schienen-Control Kommission nach §§ 74 und 84a anzuwenden. Für Fälle eines Zugangs nach Abs. 1 und 2 kann über Antrag des die Anschlussbahn betreibenden Eisenbahnunternehmens die Schienen-Control Kommission Erleichterungen von den sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ergebenden Verpflichtungen gewähren, soweit hiedurch nicht die Erreichung des Regulierungszweckes (§ 54) gefährdet wird. Solche Erleichterungen sind insbesondere zu gewähren, insoweit für die Strecke oder den Streckenteil keine Begehren auf Zugang von Dritten vorliegen. Bei der Gewährung von Erleichterungen sind allenfalls bestehende vertragliche Regelungen für die Benützung der Strecke oder des Streckenteiles zu berücksichtigen, wenn sie der Erreichung des Regulierungszweckes nicht entgegenstehen.

Freiwillig eingeräumter Zugang

§ 75b. (1) Zum Bau und Betrieb von nicht vernetzten Nebenbahnen oder Straßenbahnen berechtigte Eisenbahnunternehmen sind unbeschadet ihrer Pflichten nach diesem Bundesgesetz berechtigt, anderen zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten freiwillig Zugang zu Eisenbahnanlagen dieser Eisenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen einzuräumen. Diese bedürfen für die Ausübung dieses freiwillig eingeräumten Zugangs keiner weiteren Berechtigung nach diesem Bundesgesetz.

(2) Die Zuweisung von Zugtrassen nach Abs. 1 hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit diesem Zugang zusammenhängenden Bedingungen im Hinblick auf die administrativen und technischen Modalitäten zu enthalten hat. Ein solcher Vertrag ist der Behörde (§ 12) anzuzeigen. Im Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Falle einer Beschwerde bei Ausübung des Zugangs die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann; diesfalls ist der Vertrag auch der Schienen-Control GmbH vorzulegen.

6b. Teil
Schulungseinrichtungen

Zugang zu Schulungseinrichtungen

§ 75c. (1) 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 einheitlichen Sicherheitsbescheinigung erforderlich ist.

(2) Das für die Schulung von Eisenbahnbediensteten zu entrichtende Entgelt ist nach dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes festzulegen.

Ausbildung und Qualifikation

§ 75d. (1) Die Schulung gemäß § 75c hat den Eisenbahnbediensteten die auf eine Eisenbahn Bezug habenden erforderlichen Streckenkenntnisse, die Betriebsvorschriften und -verfahren, die Systeme für Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung, Zugüberwachungen und die für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren zu vermitteln. Die Eisenbahnbediensteten sind zur Feststellung der vermittelten Kenntnisse zu prüfen und das Prüfungsergebnis ist in Zeugnissen zu dokumentieren.

(2) Bei der Einstellung neuer Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter und sonstigem Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, können Eisenbahnverkehrsunternehmen alle zuvor bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen absolvierten Schulungen, Qualifizierungen und dort gemachten Erfahrungen berücksichtigen.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben Triebfahrzeugführern, Zugbegleitern und sonstigem Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, den Zugang zu allen verfügbaren Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie die Vervielfältigung dieser Dokumente zu ermöglichen.

(4) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dafür verantwortlich, dass das mit sicherheitskritischen Aufgaben betraute Personal über den dafür notwendigen Ausbildungsstand und über die dafür notwendigen Qualifikationen verfügt.

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 75e. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Abschluss eines Vertrages über die Schulung von Eisenbahnbediensteten abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Betreiber der Schulungseinrichtung und dem Zugangsberechtigten längstens binnen drei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Betreiber der Schulungseinrichtung nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Abschluss eines Vertrages über die Schulung von Eisenbahnbediensteten samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Der Betreiber der Schulungseinrichtung, an den das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Betreibers der Schulungseinrichtung und des Zugangsberechtigten zu Schulungseinrichtungen nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden.

(5) Der Beschwerde, mit der der Zugang zu Schulungseinrichtungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den begehrten Zugang zur Schulungseinrichtung stattzugeben; in diesem Fall hat der vom Zugangsberechtigten begehrte Zugang zu Schulungseinrichtungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über die Schulung der Eisenbahnbediensteten ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Ein gemäß Abs. 5 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über die Schulung von Eisenbahnbediensteten zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schulungseinrichtung nicht entgegen.

6c. Teil
Schienen-Control GmbH

Gründung der Schienen-Control GmbH

§ 76. (1) Zur Wahrung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben wird eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 726 728 Euro gegründet. Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Sie ist nicht gewinnorientiert.

(2) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung führt die Firma „Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung“ (Schienen-Control GmbH). Ihre Anteile sind zu 100% dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte für den Bund obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Kapitalerhöhungen zuzustimmen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dafür Sorge zu tragen, dass dem Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH auch ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen angehört.

(5) Das Stammkapital für die Gründung der Gesellschaft ist beim bundesfinanzgesetzlichen Ansatz 1/65133 im Jahr 1999 zu budgetieren.

Aufgaben der Schienen-Control GmbH

§ 77. (1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 2., 5. und 6c. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (insbesondere §§ 74a Abs. 3, 78a, 78c und 84 Abs. 3) oder durch andere Bundesgesetze zugewiesene Zuständigkeiten folgende Aufgaben:

1. die Überwachung der Wahrung der gegenüber der Schienen-Control Kommission bestehenden Bereitstellungs- und Vorlagepflichten der Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, sonstiger Eisenbahnunternehmen und Betreibern von Serviceeinrichtungen;
2. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3);
3. die Tätigkeit einer Schlichtungsstelle;
4. jährliche Erhebung von Daten, die die Europäische Kommission für Zwecke der Marktüberwachung anfordert, insbesondere einerseits solche über die Nutzung des österreichischen Eisenbahnsystems und andererseits solche über die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor; Bereitstellung dieser Daten an die Europäische Kommission;
5. Wahrnehmung von Aufgaben der Schienen-Control Kommission in deren Namen, wenn sie von der Schienen-Control Kommission dazu ermächtigt worden ist (§ 81 Abs. 4).

(2) Im Rahmen der Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission hat die Schienen-Control GmbH dieser alle vorlagepflichtigen Akte zur Kenntnis zu bringen.

(3) Die Schienen-Control GmbH kann zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben mit Bescheid Anordnungen erlassen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Zusammenhang mit seinen Zuständigkeiten im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen die Schienen-Control GmbH mit der Durchführung vorbereitender Aufgaben und der Erstellung von Gutachten beauftragen.

(5) Die Schienen-Control GmbH hat alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die unabhängige Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen; Anforderungen der Schienen-Control Kommission bezüglich der zur unabhängigen Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen personellen Ressourcen und des nötigen Sachaufwandes sind zu berücksichtigen.

(6) Die Organe und die Bediensteten der Schienen-Control GmbH sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Verfahrensvorschrift

§ 78. (1) Die Schienen-Control GmbH hat im behördlichen Verfahren das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991, anzuwenden.

(2) Zuständig, über eine Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control GmbH und wegen Verletzung ihrer Entscheidungspflicht zu erkennen, ist das Bundesverwaltungsgericht.

(Anm.: Abs. 3 und 4 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 137/2015)

Außergerichtliche Streitbeilegung mit Kunden

§ 78a. (1) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder der Behörden können Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Kunden Beschwerden in Streit- bzw. Beschwerdefällen, welche die Beförderung von Fahrgästen, Reisegepäck oder Gütern auf Haupt- und

Nebenbahnen betreffen und die mit einem Eisenbahnunternehmen oder mit einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, sofern sie im Zusammenhang mit derartigen Eisenbahnverkehrsdiensten stehen, nicht befriedigend gelöst worden sind, bei der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte einbringen. Sie hat die von Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen eingebrachten Beschwerden im Einzelnen zu behandeln. Die von Kunden eingebrachten Beschwerden von grundsätzlicher Bedeutung oder überdurchschnittlicher Häufung gleich gelagerter Beschwerden können zusammenfassend behandelt werden.

(2) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder der Behörden können Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Fahrgäste insbesondere auch Beschwerden wegen behaupteter Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S. 14 in der jeweils geltenden Fassung, oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes, sowie wegen behaupteter rechtswidriger Regelungen in den Beförderungsbedingungen einschließlich der Entschädigungsbedingungen (§ 22a) bei der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte einbringen. Diese Beschwerden sind im Einzelnen zu behandeln.

(3) Von Beschwerden gemäß Abs. 1 oder 2 betroffene Unternehmen haben an einem Schlichtungsverfahren mitzuwirken und alle zur Beurteilung der Sachlage erforderlichen Auskünfte zu erteilen sowie erforderlichen Unterlagen vorzulegen.

(4) Bei der Streitbeilegung gemäß Abs. 1 und 2 ist die im Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte festgelegte Verfahrensweise anzuwenden.

(5) Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte hat die Schienen-Control Kommission über gemäß Abs. 2 behandelte und die Entschädigungsbedingungen betreffende Beschwerden zu informieren, wenn es zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt. Die Schienen-Control Kommission kann bei einer Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreisentschädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen aussprechen, dass die Empfehlung der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes für verbindlich erklärt wird.

Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control Kommission

§ 78b. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen.

(2) Die Schienen-Control Kommission hat bei der Unwirksamkeitserklärung gleichzeitig auszusprechen, ab welchem Zeitpunkt welche Bestimmungen neu zu regeln sind. Zugleich mit der gänzlichen oder teilweisen Unwirksamkeitserklärung hat die Schienen-Control Kommission dem Eisenbahnunternehmen oder der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft zu untersagen, die für unwirksam erklärten Bestimmungen zu verwenden und sich auf sie zu berufen. Weiters kann die Schienen-Control Kommission die Modalitäten zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes auftragen.

Tätigkeitsbericht

§ 78c. Die Schienen-Control GmbH hat jährlich einen Bericht über ihre Tätigkeiten zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Bundesgesetz, mit Ausnahme der Aufgabe als Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres zu erstellen; dieser Bericht hat auch die Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes darzustellen. Der Bericht ist in geeigneter Weise zu veröffentlichen und vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem Nationalrat vorzulegen.

Auskunftspflichten

§ 78d. Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control GmbH auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihr übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie dieser und den von ihr Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihr zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren.

Aufsicht

§ 79. (1) Unbeschadet der Rechte der Generalversammlung gemäß dem Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBl. Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

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

(3) Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestellung zum Geschäftsführer ein transparentes Auswahlverfahren zugrunde liegt.

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

Erklärung der Geschäftsführer

§ 79a. (1) Die Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH

1. haben stets unabhängig von allen Marktinteressen im Bezug auf den Eisenbahnsektor zu handeln,
2. dürfen in keiner Form an Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Betreibern von Serviceeinrichtungen beteiligt sein, und
3. dürfen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Betreibern von Serviceeinrichtungen in keiner rechtsgeschäftlichen Beziehung stehen; davon ausgenommen ist der Abschluss von Verträgen über die Beförderung ihrer Person, ihres Reisegepäcks oder ihrer Güter.

(2) Die Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH haben deren Aufsichtsrat jährlich vorzulegen:

1. eine Erklärung, in der sie sich zur Einhaltung der Vorgaben im Abs. 1 verpflichten;
2. eine Erklärung ihrer Interessen, in der sie jegliche unmittelbare oder mittelbare Interessen anzugeben haben, die als Beeinträchtigung ihrer Unabhängigkeit angesehen werden könnten und die die Wahrnehmung ihrer Tätigkeit als Geschäftsführer beeinflussen könnten.

Berufsverbot

§ 79b. Für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr nach Beendigung der Geschäftsführertätigkeit dürfen ehemalige Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen weder eine berufliche Position bekleiden, noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.

Aufwand der Schienen-Control GmbH

§ 80. (1) Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen ist ein jährlicher Finanzplan vorzulegen. Der notwendige Personal- und Sachaufwand, der der Schienen-Control GmbH für die Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Bundesgesetz mit Ausnahme der Aufgabe als Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte erwächst, ist aus Kostenbeiträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu decken, soweit sie Zugang auf von § 56 erfasster Eisenbahninfrastruktur ausüben. Dies schließt auch den bei der Schienen-Control Kommission anfallenden Personal- und Sachaufwand mit ein. Diese Kostenbeiträge sind ihnen von der Schienen-Control GmbH pro Kalenderjahr mit Bescheid vorzuschreiben und von dieser einzuheben.

(2) Die Höhe dieser Kostenbeiträge hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung zu regeln, wobei von den Grundsätzen einer pauschalierten anteiligen Anlastung entsprechend der Inanspruchnahme der Eisenbahninfrastruktur und der Begrenzung der Höhe nach nach dem für die Erfüllung der Aufgaben bei wirtschaftlicher, zweckmäßiger und sparsamer Gebarung notwendigen Aufwand auszugehen ist. In dieser Verordnung kann auch die Art und das Ausmaß der Vorschreibung von Vorauszahlungen für die laufende Benützung der Eisenbahninfrastruktur während eines Kalenderjahres geregelt werden.

7. Teil
Regulierungsbehörde

Einrichtung der Schienen-Control Kommission

§ 81. (1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 2., 3., 5. bis 6b. sowie im 9. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 13 Abs. 4 bis 6, 22b, 53c, 53f, 55, 57, 57c, 62a, 64 Abs. 5, 65e Abs. 4, 67d, 68a, 72, 73, 74, 74a, 75a Abs. 3, 75e, 78b, 84b, 84c, 154 und 164). In den Angelegenheiten der §§ 77 Abs. 3 und 80 Abs. 1 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5 und 68 AVG. Zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben ist sie berechtigt, mit Bescheid Anordnungen zu erlassen.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen einerseits des den Vorsitz führenden Mitgliedes oder des an seine Stelle tretenden Ersatzmitgliedes und andererseits für einzelne laufende Geschäfte des in der Geschäftsordnung hiefür bestimmten Mitgliedes oder des an seine Stelle tretenden Ersatzmitgliedes gebunden.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann die Schienen-Control GmbH von der Schienen-Control Kommission ermächtigt werden, die in §§ 13 Abs. 4, 55g Abs. 2, 65 Abs. 5 und 8, 65b Abs. 1, 68a, 74a Abs. 1, 84b, 84c Abs. 1 bis 3 angeführten Aufgaben in ihrem Namen wahrzunehmen. Soll die Schienen-Control GmbH zur Wahrnehmung solcher Aufgaben über den Einzelfall hinaus ermächtigt werden, hat dies durch Verordnung der Schienen-Control Kommission zu erfolgen.

(5) Die Schienen-Control Kommission ist verpflichtet, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf dessen Verlangen über alle Gegenstände ihrer Geschäftsführung zu unterrichten. Würde durch eine verlangte Unterrichtung ein Eingriff in die Rechtsprechung der Schienen-Control Kommission resultieren, kann sie von der Schienen-Control Kommission verweigert werden.

Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission

§ 82. (1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus drei Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds an dessen Stelle. Ein Mitglied und das für dieses Mitglied bestellte Ersatzmitglied haben dem Richterstand anzugehören. Die übrigen Mitglieder und die für sie bestellten Ersatzmitglieder haben Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens oder für andere netzgebundene Bereiche zu sein. Die Mitglieder und Ersatzmitglieder sind über Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von der Bundesregierung zu bestellen. Den jeweiligen Bestellungen hat ein transparentes Auswahlverfahren zugrunde zu liegen.

(2) Der Schienen-Control Kommission dürfen nicht angehören:

1. Mitglieder der Bundesregierung oder einer Landesregierung sowie Staatssekretäre;
2. Personen, die in einem rechtlichen oder faktischen Naheverhältnis zu jenen stehen, die eine Tätigkeit der Schienen-Control Kommission in Anspruch nehmen;
3. Personen, die zum Nationalrat nicht wählbar sind.

(3) Die Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission sind für eine Amtsdauer von fünf Jahren zu bestellen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw. ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestellungsdauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestellungsdauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes eines Mitgliedes oder Ersatzmitgliedes;
2. wegen Ablaufes der Bestellungsdauer eines Mitgliedes oder Ersatzmitgliedes;
3. wegen Verzichts eines Mitgliedes oder Ersatzmitgliedes;
4. für ein Mitglied mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;
5. für ein Ersatzmitglied mit der Feststellung der Mitglieder, dass das Ersatzmitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;

6. für ein Mitglied mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;
7. für ein Ersatzmitglied mit der Feststellung der Mitglieder, dass das Ersatzmitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;
8. für das richterliche Mitglied und das richterliche Ersatzmitglied wegen Ausscheidens aus dem Richterstand.

(5) Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Erklärung der Mitglieder und Ersatzmitglieder

§ 82a. (1) Die Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission

1. haben stets unabhängig von allen Marktinteressen im Bezug auf den Eisenbahnsektor zu handeln,
2. dürfen in keiner Form an Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Betreibern von Serviceeinrichtungen beteiligt sein, und
3. dürfen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Betreibern von Serviceeinrichtungen in keiner rechtsgeschäftlichen Beziehung stehen; davon ausgenommen ist der Abschluss von Verträgen über die Beförderung ihrer Person, ihres Reisegepäcks oder ihrer Güter.

(2) Die Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission haben der Bundesregierung jährlich vorzulegen:

1. eine Erklärung, in der sie sich zur Einhaltung der Vorgaben im Abs. 1 verpflichten;
2. eine Erklärung ihrer Interessen, in der sie jegliche unmittelbare oder mittelbare Interessen anzugeben haben, die als Beeinträchtigung ihrer Unabhängigkeit angesehen werden könnten und die die Wahrnehmung ihrer Tätigkeit in der Schienen-Control Kommission beeinflussen könnten.

Berufsverbot

§ 82b. Für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr nach dem Erlöschen ihrer Mitgliedschaft in der Schienen-Control Kommission dürfen ihre ehemaligen Mitglieder und Ersatzmitglieder bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen weder eine berufliche Position bekleiden, noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.

Beschlussfassung und Geschäftsordnung

§ 83. (1) Das richterliche Mitglied, bei dessen Verhinderung das an seine Stelle tretende Ersatzmitglied, führt in der Schienen-Control Kommission den Vorsitz. Die Teilnahme von Ersatzmitgliedern an Sitzungen der Schienen-Control Kommission ist auch dann zulässig, wenn diese nicht an die Stelle eines Mitgliedes treten.

(2) Entscheidungen der Schienen-Control Kommission werden mit Stimmenmehrheit gefasst; Stimmenthaltung ist unzulässig.

(3) Die Schienen-Control Kommission hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluss der Erlassung verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können.

(4) Die Mitglieder und die für sie bestellten Ersatzmitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

Verfahrensvorschrift

§ 84. (1) Die Schienen-Control Kommission hat im behördlichen Verfahren das AVG, im Strafverfahren das VStG und im Vollstreckungsverfahren das Verwaltungsvollstreckungsgesetz 1991 – VVG, BGBl. Nr. 53/1991, anzuwenden.

(2) Ein Mitglied oder ein an dessen Stelle tretendes Ersatzmitglied hat sich in einem Verwaltungsverfahren für befangen zu erklären, wenn es mit Parteien oder Beteiligten eines die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes betreffenden Verfahrens ein Jahr vor Einleitung des Verfahrens in einer unmittelbaren oder mittelbaren Verbindung stand.

(3) Die Schienen-Control GmbH hat in Form eines Bescheides ergangene Entscheidungen der Schienen-Control Kommission in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

(4) Zuständig, über eine Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission und wegen Verletzung ihrer Entscheidungspflicht zu erkennen, ist das Bundesverwaltungsgericht.

(5) Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß §§ 57, 57c, 72, 73, 74 und, soweit ein Zusammenhang mit diesen Bestimmungen besteht, auch gemäß § 81 Abs. 2 erlassenen wurden, haben abweichend vom § 13 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I Nr. 33/2013, keine aufschiebende Wirkung. Das Bundesverwaltungsgericht kann jedoch die aufschiebende Wirkung der Beschwerde mit Beschluss zuerkennen, wenn nach Abwägung aller berührten Interessen mit dem Vollzug des Bescheides oder mit der Ausübung der mit dem Bescheid eingeräumten Berechtigung für den Beschwerdeführer ein schwerer und nicht wieder gutzumachender Schaden verbunden wäre und der Beschwerdeführer die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde in der Beschwerde beantragt hat. Diesfalls hat die Schienen-Control Kommission dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die beantragte Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Schienen-Control Kommission, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.

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

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

(8) Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet über Beschwerden in jenen Fällen, in denen die Schienen-Control Kommission belangte Behörde ist, durch Senate.

(9) Abweichend von § 1 Abs. 1 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes 1991 – VVG, BGBl. I Nr. 53/1991, obliegt der Schienen-Control Kommission die Vollstreckung der von ihr in Angelegenheiten der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes selbst erlassenen Bescheide.

Auskunftspflichten

§ 84a. (1) Die Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Betreiber einer Serviceeinrichtung, Fahrwegkapazitätsberechtigte, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihr übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind. Neben diesen Auskunftspflichtigen haben zusätzlich Dritte, die von der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes betroffen sind, der Schienen-Control Kommission Auskünfte zu erteilen, die für den ihr übertragenen Vollzug des 6. Teiles erforderlich sind.

(2) Für die Erteilung der verlangten Auskünfte hat die Schienen-Control Kommission eine angemessene, jedoch höchstens einmonatige Frist festzulegen. Auf rechtzeitig gestellten Antrag ist diese Frist um einen Zeitraum von höchstens zwei Wochen zu verlängern, wenn außergewöhnliche Umstände der fristgerechten Auskunftserteilung entgegenstehen.

(3) Die Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen, Betreiber einer Serviceeinrichtung, Fahrwegkapazitätsberechtigte, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control Kommission und den von ihr Beauftragten auf Verlangen Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren, wenn dies für den der Schienen-Control Kommission übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich ist.

Konsultierung von Nutzern

§ 84b. Die Schienen-Control Kommission hat Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und Schienenpersonenverkehr regelmäßig, mindestens aber alle zwei Jahre zu konsultieren, um Kenntnis über deren Ansichten zur Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes zu erlangen.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

§ 84c. (1) Die Schienen-Control Kommission hat an den Tätigkeiten des aus den Regulierungsstellen gebildeten Netzwerkes als Mitglied dieses Netzwerkes teilzunehmen.

(2) Die Schienen-Control Kommission hat in diesem Netzwerk über ihre Tätigkeit, über Entscheidungsgrundsätze, über die Entscheidungspraxis, über wichtige Fragestellungen im Zuge von Verwaltungsverfahren, und über Probleme bei der Auslegung von anzuwendendem Recht der Europäischen Union zu informieren.

(3) Die Schienen-Control Kommission hat mit den anderen, am Netzwerk als Mitglieder beteiligten Regulierungsstellen zusammenzuarbeiten, um Entscheidungen in der gesamten Europäischen Union zu koordinieren.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat mit den anderen, als Mitglieder am Netzwerk beteiligten Regulierungsstellen im Rahmen der Marktüberwachung der Europäischen Kommission und im Wege einer Amtshilfe in regulierungsbehördlichen und wettbewerbsbehördlichen Verfahren zusammenzuarbeiten, wenn Gegenstand dieser Verfahren die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen ist.

(4a) In Angelegenheiten, die einen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdienst betreffen, und in denen neben einer Entscheidung der Schienen-Control Kommission auch die Entscheidung anderer Regulierungsstellen erforderlich ist, hat die Schienen-Control Kommission bei der Ausarbeitung ihrer Entscheidung lösungsorientiert mit den betreffenden anderen Regulierungsstellen zusammenzuarbeiten.

(5) Hat die Schienen-Control Kommission in einem regulierungs- oder wettbewerbsbehördlichen Verfahren, deren Gegenstand die Zuweisung von Zugtrassen in Österreich, die Teil einer grenzüberschreitenden Zugtrasse sind, zu entscheiden, hat sie vorher die Regulierungsstelle in dem Mitgliedstaat der Europäischen Union anzuhören, auf dessen Hoheitsgebiet sich ein Teil der grenzüberschreitenden Zugtrasse befindet.

(6) Wird die Schienen-Control Kommission von einer anderen Regulierungsstelle in einem regulierungs- oder wettbewerbsbehördlichen Verfahren, deren Gegenstand die Zuweisung von grenzüberschreitenden Zugtrassen sind, die sich auch auf österreichischem Hoheitsgebiet befinden, angehört, hat sie dieser Regulierungsstelle auf deren Verlangen auch jene Auskünfte zu erteilen, die sie in einem von ihr durchzuführenden gleichartigen Verwaltungsverfahren von Zuweisungsstellen und entgelterhebenden Stellen einzuholen berechtigt ist. Die Zuweisungsstellen und entgelterhebenden Stellen haben der Schienen-Control Kommission die für eine solche Auskunftserteilung notwendigen sachdienlichen Informationen vorzulegen.

Kundmachung von Verordnungen der Schienen-Control Kommission

§ 84d. Verordnungen der Schienen-Control Kommission sind von der Schienen-Control GmbH auf ihrer Internetseite kundzumachen.

Kosten und Entschädigung der Mitglieder

§ 85. Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Schienen-Control Kommission zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld festlegen.

8. Teil
Interoperabilität

1. Hauptstück
Geltungsbereich, Zweck

Geltungsbereich

§ 86. (1) Dieser Gesetzesteil gilt für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genützt werden;
2. Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;

3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vororteverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
5. Schienenfahrzeuge, die überwiegend für die Erbringung von Eisenbahnpersonenverkehrsdiensten im Stadt- und Vororteverkehr auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 3 eingesetzt werden, und die mit bestimmten Bauteilen für schwere Schienenfahrzeuge ausgerüstet sind, wenn diese Ausrüstung für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt einer Hauptbahn oder einer anderen als in Z 3 angeführten vernetzten Nebenbahn ausschließlich zu Verbindungszwecken mit einer anderen vernetzten Nebenbahn gemäß Z 3 erforderlich ist.

Zweck

§ 87. Zweck dieses Gesetzesteiles ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Geltungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

2. Hauptstück
Interoperabilität des Eisenbahnsystems

1. Abschnitt
Allgemeines

Interoperabilität

§ 88. Unter Interoperabilität versteht man die Eignung eines Eisenbahnsystems für einen sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den dafür erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 89. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleisten.

Grundlegende Anforderungen

§ 90. Die grundlegenden Anforderungen sind die Gesamtheit aller Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführt sind.

Aufrüstung

§ 91. Unter Aufrüstung versteht man umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder von Teilen desselben, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten Dossiers, soweit ein solches vorhanden ist, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.

Erneuerung

§ 92. Unter Erneuerung versteht man umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teiles davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird.

Bereitstellung von Daten

§ 93. Die Behörde hat der mit der Ausarbeitung der TSI beauftragten Eisenbahnagentur der Europäischen Union alle vorhandenen Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um dieser bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung jeder TSI die Berücksichtigung aller absehbarer Kosten und des absehbaren Nutzens aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstelle zwischen ihnen mit dem Ziel zu ermöglichen, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten der Behörde zur Verfügung zu stellen.

2. Abschnitt
Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 94. Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, einschließlich sowohl materieller als auch immaterieller Produkte.

Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten

§ 95. (1) Es dürfen nur solche Interoperabilitätskomponenten in den inländischen Verkehr gebracht werden, die die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Dies gilt nicht für Interoperabilitätskomponenten, die für andere, vom Geltungsbereich dieses Gesetzesteiles nicht erfasste Anwendungen bestimmt sind.

(2) Unter Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten ist deren erstmalige Bereitstellung in Österreich zu verstehen. Als Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung, der Verschrottung, ihrer Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung.

(3) Beeinträchtigt eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung vorliegt, die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen, so hat die Behörde mit Verordnung ein Verbot des Inverkehrbringens von und des freien Warenverkehrs mit Komponenten der gleichen Type zu erlassen.

(4) Die Behörde hat die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 3 der Europäischen Kommission, der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Angabe der der Erlassung einer solchen Verordnung zugrundeliegenden Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere zu erläutern ist, ob die betreffende Interoperabilitätskomponente deshalb nicht konform ist, weil

1. die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden,
2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder
3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(5) Die Verordnung ist von der Behörde aufzuheben, wenn die Europäische Kommission der Republik Österreich mitteilt, dass sie das Verbot des Inverkehrbringens von und des freien Warenverkehrs mit dieser Interoperabilitätskomponente für unbegründet hält.

(6) Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das Inverkehrbringen von und den freien Warenverkehr mit Interoperabilitätskomponenten nach Abs. 1 und 3 obliegt der Bezirksverwaltungsbehörde. Die Organe der Bezirksverwaltungsbehörde sind in Ausübung dieser Überwachung befugt, Geschäfts- und Betriebsräume sowie dem Geschäft und Betrieb dienende Grundstücke, in oder auf denen Interoperabilitätskomponenten hergestellt werden, zum Zwecke des Inverkehrbringens lagern oder ausgestellt sind, zu den Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten, die Interoperabilitätskomponenten zu besichtigen und zu prüfen.

Konformität und Gebrauchstauglichkeit

§ 96. (1) Mit einer EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente wird bescheinigt, dass die Interoperabilitätskomponente den Verfahren für die Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen wurde, welche in den für sie maßgeblichen TSI festgelegt sind. Ersatzteile von Teilsystemen, die bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der für sie maßgeblichen TSI in Betrieb genommen wurden, dürfen in dieses Teilsystem auch ohne dieses Verfahren eingebaut werden.

(2) Falls es in der für eine Interoperabilitätskomponente maßgeblichen TSI verlangt wird, ist der EG-Erklärung Folgendes beizufügen:

1. eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über ihre Konformität mit den einschlägigen technischen Spezifikationen;
2. eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über ihre Gebrauchstauglichkeit, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung, insbesondere im Falle funktionaler Anforderungen, zu prüfen ist.

(3) Das Vorliegen einer EG-Konformitäts- oder einer EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung, dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

EG-Erklärung

§ 97. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein Bevollmächtigter eine EG-Konformitäts- oder eine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung auszustellen. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden. Solche EG-Erklärungen sind vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten mit Datum zu versehen und zu unterzeichnen.

(2) Die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente sind von der benannten Stelle zu bewerten, die der Hersteller oder sein Bevollmächtigter beauftragt haben, wenn dies in der die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI vorgesehen ist.

(3) Hat eine Interoperabilitätskomponente auch noch anderen Anforderungen, die in anderen in Umsetzung von Gemeinschaftsrichtlinien ergangenen Bundesgesetzen normiert sind, zu entsprechen, muss aus der EG-Erklärung auch die Erfüllung dieser anderen Anforderungen ersichtlich sein.

(4) Haben der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter entgegen Abs. 1 keine EG-Konformitäts- oder keine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Konformitäts- oder die EG- Gebrauchstauglichkeitserklärung nicht dem Abs. 3, gehen die Verpflichtungen der Abs. 1 bis 3 auf denjenigen über, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

Unrichtige EG-Erklärung

§ 98. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder eine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, als nicht konform oder gebrauchstauglich, hat die Behörde mit Bescheid die betreffende EG-Konformitäts- oder die betreffende EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für ungültig zu erklären.

3. Abschnitt
Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 99. (1) Unter Teilsystemen versteht man die in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführten strukturellen und funktionalen Teile des Eisenbahnsystems.

(2) Unter „mobiles Teilsystem“ versteht man das Teilsystem „Fahrzeuge“ und das Teilsystem „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“.

(3) Nationale Vorschriften im Sinne diese Gesetzesteiles sind rechtlich verbindliche Normen, die die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und die Sicherheit des Verkehrs auf Eisenbahnen regeln und welche für Eisenbahnunternehmen und sonstige Dritte gelten.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 100. (1) Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Liegt für ein strukturelles Teilsystem eine EG-Prüferklärung über die Konformität mit den dafür einschlägigen TSI oder eine Prüferklärung über die Konformität mit nationalen Vorschriften vor, gilt die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht. Es dürfen dabei nur solche nationalen Vorschriften Gegenstand einer Prüferklärung sein, die der Europäischen Kommission notifiziert worden sind.

(2) Notifizierte nationale Vorschriften dürfen nur in folgenden Fällen Gegenstand einer Prüferklärung sein:

1. wenn bestimmte, die grundlegenden Anforderungen betreffende Aspekte in den TSI nicht oder nicht vollständig behandelt werden oder die grundlegenden Anforderungen betreffende einzelne technische Aspekte in einem Anhang der TSI eindeutig als offene Punkte benannt werden;
2. wenn die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI gemäß § 100 Abs.3 notifiziert wurde;
3. bei nationalen Vorschriften zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich auf die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Schienenfahrzeuges mit dem Netz abgestellt wird;
4. wenn Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge nicht vom Gegenstand einer TSI erfasst sind;

5. als vorläufige dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall, oder
6. wenn ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erfordert.

(3) Der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union sind von der Behörde zu notifizieren:

1. die Änderung bereits notifizierter nationaler Vorschriften;
2. die nationalen Vorschriften, die anzuwenden sind, wenn eine TSI nicht oder nicht vollständig angewendet wird;
3. nationale Vorschriften, die nach Veröffentlichung oder Überarbeitung einer TSI überflüssig geworden sind.

(4) Entwürfe neuer nationaler Vorschriften, die nur dann erlassen werden dürfen, wenn eine TSI nicht in vollem Umfang den grundlegenden Anforderungen entspricht, hat die Behörde der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zur Kenntnisnahme zusammen mit einer Begründung für ihre Einführung vorzulegen.

(5) Der Erlass einer neuen nationalen Vorschrift ist der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union von der Behörde zu notifizieren.

(6) Bei der Notifizierung neuer nationaler Vorschriften und der im Abs. 3 angeführten nationalen Vorschriften hat die Behörde zu begründen, inwieweit diese nationalen Vorschriften notwendig sind, um solche grundlegenden Anforderungen zu erfüllen, die noch nicht von den TSI erfasst sind.

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 101. (1) In folgenden Fällen hat die Behörde auf Antrag bestimmte TSI zur Gänze oder teilweise mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder eines Teiles davon oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teiles davon betreffen, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems, oder eines Teiles davon betreffen, wenn die Anwendung dieser betreffenden TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/oder die Unvereinbarkeit mit dem Eisenbahnsystem, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde; oder
3. wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben; in diesem Falle ist die Nichtanwendbarkeit der TSI auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes zu begrenzen.

(2) In den im Abs. 1 Z 1 und 2 angeführten Fällen hat die Behörde der Europäische Kommission den Antrag auf vollständige oder teilweise Nichtanwendung der TSI zusammen mit einem Dossier zu übermitteln, in dem der Antrag begründet wird und sie hat darin auch die Ausweichbestimmungen zu nennen, die sie anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt. In dem im Abs. 1 Z 2 angeführten Fall ist vor Bescheiderlassung die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten. Erfolgt innerhalb von vier Monaten nach Einlangen des Antrages und eines vollständigen Dossiers bei der Europäischen Kommission keine Entscheidung der Europäischen Kommission, gilt der Antrag als genehmigt.

(3) In den im Abs. 1 Z 1 angeführten Fällen hat die Behörde

1. der Europäischen Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden TSI ein Verzeichnis der Vorhaben, die sich ihres Erachtens in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, zu übermitteln und
2. die Europäische Kommission über ihre Absicht zu unterrichten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.

(4) Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium sind solche, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass ihre Durchführbarkeit in der geplanten Form durch eine Änderung der technischen Spezifikationen beeinträchtigt werden könnte.

Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

§ 102. (1) Zur Ausstellung der für das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, von

mobilen Teilsystemen und von Schienenfahrzeugen erforderlichen EG-Prüferklärung hat der Antragsteller eine oder mehrere benannte oder bestimmte Stellen mit der Durchführung des EG-Prüfverfahrens gemäß Anhang IV der Richtlinie (EU) 2016/797 zu beauftragen. Antragsteller ist der Auftraggeber, der Hersteller oder deren Bevollmächtigter. Auftraggeber ist, wer den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder die Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt.

(2) Die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem ist vom Antragsteller abzugeben. Dabei hat der Antragsteller alleinverantwortlich die Erklärung abzugeben, dass das betreffende Teilsystem den jeweiligen Prüfverfahren unterworfen wurde und die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechtes und aller einschlägigen nationalen Vorschriften erfüllt. Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und vom Antragsteller unterzeichnet sein.

(3) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat im Einklang mit den jeweiligen TSI auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen.

(4) Dem Antragsteller obliegt die Erstellung des technischen Dossiers, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss. Dieses technische Dossier hat alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten zu enthalten. Ferner hat es alle Angaben über Einsatzbedingungen und –beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung zu enthalten.

(5) Im Falle der Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems, die eine Änderung des technischen Dossiers bewirkt und die Gültigkeit der bereits durchgeführten Prüfverfahren beeinträchtigt, hat der Antragsteller zu prüfen, ob die Ausstellung einer neuen EG-Prüferklärung notwendig ist.

(6) Eine benannte Stelle und eine bestimmte Stelle können Zwischenprüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen.

(7) Wenn es nach den einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Prüfbescheinigungen für eines oder mehrere Teilsysteme oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen.

Nichtübereinstimmung von Teilsystemen mit grundlegenden Anforderungen

§ 103. (1) Nur in dem Fall, dass die Behörde feststellt, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung samt technischem Dossier vorliegt, nicht diesem Gesetz, nicht den unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Rechtsvorschriften und insbesondere nicht den grundlegenden Anforderungen in vollem Umfang entspricht, kann sie ergänzende Prüfungen verlangen.

(2) Die Behörde hat der Europäischen Kommission unter Angabe von Gründen umgehend mitzuteilen, welche ergänzenden Prüfungen verlangt wurden. Dabei hat sie der Europäischen Kommission zu erklären, ob das Nichtentsprechen des strukturellen Teilsystems auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI, auf eine mangelhafte Anwendung einer TSI oder auf eine unvollständige TSI zurückzuführen ist.

4. Abschnitt
Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen

Erforderlichkeit einer Genehmigung zur Inbetriebnahme

§ 104. Für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ ist eine Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich. Für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ ist dann keine Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich, wenn die Behörde gemäß § 107 entschieden hat, dass eine solche nicht erforderlich ist.

Antrag

§ 105. (1) Die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Dossier in zweifacher Ausfertigung beizugeben, in dem Folgendes durch Unterlagen belegt ist:

1. die Prüferklärungen;

2. die aufgrund der einschlägigen TSI, nationaler Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der neuen Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden;
3. die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden festgestellte sichere Integration der neuen Teilsysteme;
4. im Falle der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) umfassen, die positive Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gemäß Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797, und im Falle der Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Art. 30 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens.

(2) Innerhalb eines Monats nach Einlangen des Antrages hat die Behörde dem Antragsteller mitzuteilen, ob das Dossier vollständig ist oder nicht. Ist das Dossier unvollständig, hat sie dem Antragsteller unter Setzung einer angemessenen Frist die Vervollständigung des Dossiers aufzutragen.

Ermittlungsverfahren und Bescheiderlassung

§ 106. (1) Im Ermittlungsverfahren hat die Behörde die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers zu überprüfen und im Falle von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung die Übereinstimmung mit der positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die gemäß Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 getroffen wurde, und gegebenenfalls die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Art. 30 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens.

(2) Bei positivem Ergebnis der gemäß Abs. 1 durchgeführten Überprüfung und wenn das Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht, hat die Behörde innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen die beantragte Genehmigung zur Inbetriebnahme zu erteilen.

Entscheidung über eine Genehmigungspflicht bei Erneuerung oder Aufrüstung

§ 107. (1) Auf Antrag hat die Behörde zu entscheiden, ob die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ einer neuen Genehmigung zur Inbetriebnahme bedarf. Dem Antrag ist ein Dossier mit der Beschreibung des Vorhabens beizugeben. Es gilt § 105 Abs. 2.

(2) Im Falle von Vorhaben zur streckenseitigen ERTMS-Ausrüstung hat die Behörde die Eisenbahnagentur der Europäischen Union vom Antrag zu unterrichten und mit dieser eng zusammenzuarbeiten.

(3) Die Behörde hat zu entscheiden, dass eine neue Genehmigung zur Inbetriebnahme für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ erforderlich ist:

1. wenn durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte;
2. wenn die Erteilung einer neuen Genehmigung zur Inbetriebnahme in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist; oder
3. wenn an den Werten der Parameter, auf deren Grundlage die Genehmigung zur Inbetriebnahme bereits erteilt wurde, Änderungen vorgenommen werden.

(4) Die Behörde hat innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen über den Antrag zu entscheiden.

Harmonisierte Einführung des „Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems“ (ERTMS)

§ 108. (1) Im Falle von Teilsystemen „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, die die Ausrüstung mit dem „Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystems“ (ETCS) und/oder mit dem globalen Mobilfunksystem für Bahnanwendungen (GSM-R) umfassen, ist vor Ausschreibung und Vergabe für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung eine positive Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union notwendig und zu beantragen. Der Antrag ist bei der in Art. 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten zentralen Einlaufstelle einzubringen. Dem Antrag ist ein Dossier beizugeben, das Folgendes zu enthalten hat:

1. den Entwurf der Leistungsbeschreibung oder die Beschreibung der geplanten technischen Lösungen;

2. schriftliche Unterlagen zu den Bedingungen, die für die technische und operative Kompatibilität des Teilsystems mit den Schienenfahrzeugen, die in dem betreffenden Eisenbahnnetz betrieben werden sollen, erforderlich sind;
3. schriftliche Unterlagen zu der Übereinstimmung der geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI; und
4. alle sonstigen relevanten Dokumente wie Stellungnahmen der Behörde, Prüferklärungen oder Konformitätsbescheinigungen.

(2) Die Behörde kann eine Stellungnahme zu einem gemäß Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union eingebrachten Antrag abgeben, und zwar vor der Antragstellung gegenüber dem Antragsteller oder nach Antragstellung gegenüber der Eisenbahnagentur der Europäischen Union.

(3) Wurde nach Erlassung einer positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union eine Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder eine Änderung der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen vorgenommen, hat derjenige, dessen Antrag die positive Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zugrunde liegt, unverzüglich der Behörde darüber im Wege über die in Art. 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentralen Anlaufstelle zu unterrichten.

5. Abschnitt
Mobile Teilsysteme

Inverkehrbringen

§ 109. Mobile Teilsysteme dürfen von einem Antragsteller nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind. Insbesondere hat der Antragsteller sicherzustellen, dass die einschlägige Prüferklärung vorliegt. Antragsteller ist der Auftraggeber, der Hersteller oder deren Bevollmächtigter. Auftraggeber ist, wer den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder die Aufrüstung des mobilen Teilsystems in Auftrag gibt.

6. Abschnitt
Schienenfahrzeuge

Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypgenehmigung

§ 110. (1) Soweit nicht die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zuständig ist, ist die Behörde für die Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen für Schienenfahrzeuge und für die Erteilung einer Fahrzeugtypengenehmigung für Schienenfahrzeuge entsprechend den Vorgaben in den von der Europäischen Kommission gemäß Art. 21 Abs. 9 der Richtlinie (EU) 2016/797 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten zuständig.

(2) Die Behörde ist für die Erledigung von Anträgen auf Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen zuständig,

1. wenn das im Antrag angegebene Verwendungsgebiet des Schienenfahrzeuges ausschließlich in der Republik Österreich liegt, und
2. wenn im Antrag die Wahrnehmung der Zuständigkeit der Behörde beantragt ist.

(3) Unter Verwendungsgebiet eines Schienenfahrzeuges sind Eisenbahnen oder Netze von Eisenbahnen zu verstehen, auf denen ein Schienenfahrzeug verwendet werden soll, und die in einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten der Europäischen Union liegen.

(4) Im Ermittlungsverfahren können auch Stellungnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingeholt werden.

(5) Ein Schienenfahrzeug darf erst dann in Verkehr gebracht werden, wenn für das Schienenfahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erteilt worden ist.

(6) Ein Schienenfahrzeug, für dessen Einsatz auf Eisenbahnen eine Genehmigung für das Inverkehrbringen vorliegt, darf nur auf solchen Eisenbahnen in Betrieb genommen werden, die von dem Verwendungsgebiet, das in einer solchen Genehmigung ausgewiesen ist, erfasst sind.

(7) Keine Genehmigung für das Inverkehrbringen 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 Genehmigung für das Inverkehrbringen durch die Behörde 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 Genehmigung für das Inverkehrbringen beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
6. Ausbildungsfahrten für Eisenbahnbedienstete mit Schienenfahrzeugen, für die die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen beantragt ist und nur auf solchen Eisenbahnen, auf denen sie antragsgemäß betrieben werden sollen;
7. vereinzelt stattfindende Sonderfahrten für einen begrenzten Teilnehmerkreis zur Vorstellung ausländischer Schienenfahrzeuge im Rahmen des geplanten Überganges der Verfügungsberechtigung; und
8. vereinzelt stattfindende Fahrten mit Schienenfahrzeugen, deren Verfügungsberechtigte ihren Hauptwohnsitz (Sitz) in einem anderen Staat haben und diese Schienenfahrzeuge in diesem Staat verwendet werden dürfen, zum Zwecke der Gleis-Instandhaltung.

Dateneingabe in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen

§ 111. Für die Übermittlung von Angaben zu den von ihr erteilten Fahrzeugtypgenehmigungen zwecks Eintragung in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen ist die Behörde zuständig.

Prüfung vor Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeuges

§ 112. Bevor ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Schienenfahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet einsetzt, hat es sich zu vergewissern:

1. dass für das Schienenfahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß in europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registriert ist;
2. dass das Schienenfahrzeug mit der Eisenbahn, auf der es eingesetzt wird, kompatibel ist, und zwar auf Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellenden Informationen, falls ein derartiges Infrastrukturregister nicht besteht oder unvollständig ist; und
3. dass sich das Schienenfahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, und zwar unter Berücksichtigung des Sicherheitsmanagementsystems und der TSI „Betriebsführung und Verkehrssteuerung“.

Dafür ist es zulässig, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Prüffahrten durchführt.

Nichterfüllung grundlegender Anforderungen

§ 113. (1) Stellt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen während des Betriebes eines Schienenfahrzeuges fest, dass dieses eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so hat es die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, die zur Herstellung der Übereinstimmung des Schienenfahrzeuges mit den betreffenden grundlegenden Anforderungen erforderlich sind. Liegen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Hinweise vor, dass die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen für das Schienenfahrzeug bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen vorlag, hat es darüber die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und die nationalen Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in deren Zuständigkeitsbereich das betreffende Schienenfahrzeug betrieben werden darf, zu unterrichten.

(2) Ergeben Ermittlungen der Behörde, dass ein Schienenfahrzeug, für das eine Genehmigung für das Inverkehrbringen vorliegt, bei bestimmungsgemäßer Verwendung eine der grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, hat diese den Halter des Schienenfahrzeuges und das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das dieses Schienenfahrzeug betreibt, davon in Kenntnis zu setzen und

aufzufordern, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, die zur Herstellung der Übereinstimmung des Schienenfahrzeuges mit den betreffenden grundlegenden Anforderungen erforderlich sind. Darüber hat die Behörde die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und die nationalen Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in deren Zuständigkeitsbereich das betreffende Schienenfahrzeug betrieben werden darf oder in denen ein Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Schienenfahrzeuges desselben Fahrzeugtyps noch anhängig ist, zu unterrichten.

(3) Hat die Behörde eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Schienenfahrzeuges ausgesetzt, widerrufen oder von Amts wegen geändert, so hat sie davon unverzüglich die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unter Angabe der Gründe für diese Maßnahmen zu unterrichten.

(4) Widerruft die Behörde eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Schienenfahrzeuges, so darf das betreffende Schienenfahrzeug nicht mehr eingesetzt und sein Verwendungsgebiet nicht erweitert werden.

(5) Widerruft die Behörde eine von ihr erteilte Fahrzeugtypengenehmigung, so dürfen darauf aufbauende Schienenfahrzeuge von deren Inhabern nicht in den Verkehr gebracht werden; falls derartige Schienenfahrzeuge bereits in Verkehr gebracht wurden, sind sie von ihren Inhabern aus dem Verkehr zu nehmen.

(6) Beschränkt sich in den in Abs. 1 und 2 angeführten Fällen die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen auf einen Teil des Verwendungsgebietes des betreffenden Schienenfahrzeuges und bestand die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen bereits zum Zeitpunkt, zu dem die Behörde die Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Schienenfahrzeuges erteilt hat, so hat die Behörde diese Genehmigung entweder auf Antrag des Halters des Schienenfahrzeuges oder von Amts wegen so zu ändern, dass die betreffenden Teile des Verwendungsgebietes des betreffenden Schienenfahrzeuges ausgeschlossen werden.

3. Hauptstück
Europäisches Fahrzeugeinstellungsregister

Registrierung von Schienenfahrzeugen

§ 114. (1) Der Halter eines Schienenfahrzeuges hat das Schienenfahrzeug vor seiner erstmaligen Verwendung und die Änderung aller auf das Schienenfahrzeug bezogenen Daten im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registrieren zu lassen. Weiters hat der Halter für die Rücknahme der Eintragung eines Schienenfahrzeuges aus dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister zu sorgen, wenn das Schienenfahrzeug dauernd außer Betrieb genommen oder abgewrackt wird.

(2) Halter ist, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters eingetragen ist.

(3) Zuständig für die Durchführung von Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

Europäische Fahrzeugnummer

§ 115. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat einem Schienenfahrzeug im Zuge der erstmaligen Registrierung im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eine europäische Fahrzeugnummer zuzuweisen. Einem Schienenfahrzeug darf nur einmal eine europäische Fahrzeugnummer zugewiesen werden, es sei denn, in einem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 47 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 ist etwas anderes bestimmt.

(2) Der Halter des Schienenfahrzeuges hat dafür zu sorgen, dass auf jedem vom ihm gehaltenen Schienenfahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer angebracht ist.

Eintragungsverfahren

§ 116. (1) Der Halter eines Schienenfahrzeuges, das im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister erfasst sein muss, hat dessen Eintragung im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister und die Änderung aller auf das Schienenfahrzeug bezogenen Daten oder die Rücknahme einer bereits erfolgten Eintragung aus dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister zu beantragen. Der Antrag hat dem im Durchführungsbeschluss (EU) 2018/614 vorgegebenen Formblatt zu entsprechen und alle im Formblatt abgefragten Angaben zu enthalten.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat zur Entscheidung über Anträge auf Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister das AVG anzuwenden. Die beantragten Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister dürfen nur dann erfolgen, wenn die vom Antragsteller bekanntgegebenen Eintragungsdaten vollständig und richtig sind und das betreffende Schienenfahrzeug gemäß dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen aufscheinenden Verwendungsgebiet auf Eisenbahnen in Österreich eingesetzt werden darf. Mit der Durchführung der Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister gilt der darauf gerichtete Antrag als erledigt.

(3) Ist eine Beschwerde gegen einen von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH erlassenen Bescheid gänzlich oder teilweise berechtigt, hat das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes über die Beschwerde darin zu bestehen, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH verpflichtet wird, der Beschwerde im Umfang ihrer Berechtigung zu entsprechen.

Auskunft über Daten und Angaben

§ 117. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat Vorkehrungen zu treffen, dass

1. der Behörde, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. Personen, die im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister als für die Instandhaltung zuständige Stelle eingetragen sind, im Hinblick auf die ihnen in dieser Eigenschaft zugewiesenen Schienenfahrzeuge und auf ihre Person,
3. Personen, die Schienenfahrzeuge im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registriert haben lassen, im Hinblick auf diese Schienenfahrzeuge und auf ihre Person,
4. der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, wenn dies für die Entscheidung einer Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, erforderlich ist,
5. Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Hinblick auf die Schienenfahrzeuge, die auf ihren Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen,
6. Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf die Schienenfahrzeuge, die von ihnen befördert werden oder befördert werden sollen, oder
7. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen erforderlich ist, im Hinblick auf in solche Vorfälle involvierte Schienenfahrzeuge,

Auskunft über die im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird und die datenschutzrechtliche Zulässigkeit einer solchen Auskunftserteilung gewährleistet wird.

4. Hauptstück
Infrastrukturregister

§ 118. (1) Im Infrastrukturregister haben die gemäß der jeweiligen TSI für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben zu sein. Die Werte der im Infrastrukturregister erfassten Parameter dienen gemeinsam mit den Werten der im Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen erfassten Parameter zur Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen einem Schienenfahrzeug und dem Eisenbahnnetz, auf dem es eingesetzt werden soll. Im Infrastrukturregister können auch Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen festgelegt sein.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die gemäß Abs. 1 erforderlichen Werte der Netzparameter zu übermitteln.

(3) Das Infrastrukturregister ist von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nach den Anforderungen der gemeinsamen Spezifikation der Europäischen Kommission für das nationale Infrastrukturregister zu errichten, zu führen und zu aktualisieren.

(4) Für den Inhalt, das Datenformat, die funktionelle und technische Architektur, die Betriebsweise sowie die Regelungen für die Dateneingabe und Datenabfrage sind die gemeinsamen Spezifikationen für das Infrastrukturregister, welche die Europäische Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten beschließt, maßgeblich.

(5) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat das Infrastrukturregister auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

9. Teil
Triebfahrzeugführer

1. Hauptstück
Allgemeines

Triebfahrzeugführer

§ 124. Ein Triebfahrzeugführer im Sinne dieses Gesetzesteiles ist, wer Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis ist.

Anwendungsbereich

§ 125. (1) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzesteiles sind diejenigen inländischen Hauptbahnen, Nebenbahnen oder Teile derselben, die in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges 1 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU ausgewiesen sind.

(2) Dieser Gesetzesteil regelt die Berechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen durch Triebfahrzeugführer auf Eisenbahnen.

(3) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für das selbständige Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges innerhalb bestimmter, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegter lokaler und funktional getrennter Betriebsbereiche von Eisenbahnen, wenn das selbständige Führen und Bedienen des Triebfahrzeuges eisenbahnbetrieblichen Hilfstätigkeiten oder dem Verkehr von und zu Anschlussbahnen dient.

Voraussetzungen zum Führen eines Triebfahrzeuges

§ 126. (1) Ein Triebfahrzeug auf einer Eisenbahn darf nur selbständig führen und bedienen, wer

1. Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis ist,
2. Inhaber einer gültigen Bescheinigung ist, in der die Klasse des von ihm selbständig geführten und bedienten Triebfahrzeuges und die Eisenbahn, auf der er ein solches Triebfahrzeug selbständig führt und bedient, eingetragen ist, und
3. die Fahrerlaubnis und die Bescheinigung mit sich führt.

(2) Abweichend von Abs. 1 Z 2 darf ein Triebfahrzeugführer ein Triebfahrzeug für nachfolgende Fahrten auf solchen Eisenbahnen selbständig führen und bedienen, die nicht in seiner Bescheinigung ausgewiesen sind, wenn sich das Eisenbahnunternehmen, dem er angehört, dafür entscheidet, neben ihm ein Triebfahrzeugführer sitzt, in dessen Bescheinigung diese Eisenbahn ausgewiesen ist und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einer solchen Fahrt zuvor in Kenntnis gesetzt wurde:

1. Fahrten im Zuge von Umleitungen, die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegt wurden;
2. einmalige Sonderfahrten mit historischen Triebfahrzeugen;
3. einmalige Sonderfahrten im Güterverkehr, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zustimmt;
4. Fahrten im Zuge der Auslieferung oder Vorführung von neuen Schienenfahrzeugen;
5. Ausbildungs- und Prüffahrten;
6. Fahrten zum Zwecke der Instandhaltung der Eisenbahn.

(3) Wer Inhaber einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung ist, in der ein Triebfahrzeug der Klasse B und eine Eisenbahn eingetragen sind, ist auch berechtigt, ein Triebfahrzeug der in seiner Bescheinigung eingetragenen Klasse B auf einer vernetzten Nebenbahn, die nicht in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges 1 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU ausgewiesen ist, selbständig zu führen und zu bedienen, sofern er über die erforderliche Streckenkenntnis verfügt.

Ausländische Fahrerlaubnisse

§ 127. In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellte, in ihren Einzelangaben aktualisierte, duplizierte oder erneuerte Fahrerlaubnisse sind inländischen gleichzuhalten, wenn der darin bezeichnete Inhaber das 20. Lebensjahr bereits vollendet hat.

2. Hauptstück
Fahrerlaubnis

Wesen der Fahrerlaubnis

§ 128. Durch die Fahrerlaubnis wird ausgewiesen, dass der darin bezeichnete Inhaber im Allgemeinen die zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen erforderliche Eignung, Kenntnisse und Anforderungen erfüllt.

Voraussetzungen

§ 129. Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis sind:

1. die Vollendung des 20. Lebensjahres;
2. eine mindestens neunjährige Schulausbildung (Primar- und Sekundarstufe) sowie der erfolgreiche Abschluss einer Grundausbildung, die der Stufe 3 gemäß der Entscheidung 85/368/EWG über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften, ABl. Nr. L 199 vom 31. 07.1985 S 56, entspricht;
3. die physische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen;
4. die arbeitspsychologische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen;
5. allgemeine Fachkenntnisse über das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen.

Zuständigkeit

§ 130. (1) Zuständig für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis, für die Aktualisierung von Einzelangaben einer Fahrerlaubnis, für die Erneuerung einer Fahrerlaubnis oder für die Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis sowie für die Entziehung einer Fahrerlaubnis und die Aussetzung einer Fahrerlaubnis ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Diese hat im Verwaltungsverfahren das AVG anzuwenden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Weisungen zur Ausübung ihrer Zuständigkeit erteilen. In den Angelegenheiten gemäß Abs. 1 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5 und 68 AVG.

Antragsunterlagen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis

§ 131. Dem Antrag auf Ausstellung einer Fahrerlaubnis sind beizugeben:

1. eine Geburtsurkunde oder eine andere öffentliche Urkunde, aus der das Alter und der Geburtsort des Antragstellers ersichtlich sind;
2. eine öffentliche Urkunde zum Nachweis, dass der Antragsteller eine mindestens neunjährige Schulausbildung (Primar- und Sekundarstufe) sowie eine Grundausbildung, die der Stufe 3 gemäß der Entscheidung 85/368/EWG entspricht, erfolgreich abgeschlossen hat;
3. ein von einem Arbeitsmediziner oder einem arbeitsmedizinischen Zentrum erstelltes Gutachten, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Antragsteller über die physische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt;
4. ein von einem klinischen Psychologen oder einem Gesundheitspsychologen (§ 150 Abs. 3) erstelltes Gutachten, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Antragsteller über die arbeitspsychologische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt;
5. ein von einem sachverständigen Prüfer ausgestelltes Zeugnis, in dem dokumentiert ist, dass der Antragsteller über allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt.

Physische Eignung

§ 132. Der Erstellung des Gutachtens, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Antragsteller über die physische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt, sind die Ergebnisse einer ärztlichen Untersuchung, die sich zumindest auf die in Anhang II, Abschnitte 1.1, 1.2, 1.3 und 2.1 der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge oder Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S 51, angeführten Punkte erstreckt, zugrunde zu legen.

Arbeitspsychologische Eignung

§ 133. Der Erstellung des Gutachtens, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Antragsteller über die arbeitspsychologische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt, sind die Ergebnisse einer Untersuchung, die sich zumindest auf die in Anhang II, Abschnitt 2.2 der Richtlinie 2007/59/EG angeführten Punkte erstreckt, zugrunde zu legen.

Allgemeine Fachkenntnisse

§ 134. Der Ausstellung eines Zeugnisses, in dem dokumentiert wird, dass der Antragsteller über allgemeine Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt, ist das Ergebnis einer Prüfung, deren Gegenstand zumindest die im Anhang IV der Richtlinie 2007/59/EG angeführten allgemeinen Themen umfasst, zugrunde zu legen.

Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Fahrerlaubnis

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

(2) Inhalt und Merkmale der ausgestellten Fahrerlaubnis haben dem Gemeinschaftsmodell für die Fahrerlaubnis, das von der Kommission in einem Verfahren nach Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG festgelegt wird, zu entsprechen.

Erneuerung der Fahrerlaubnis

§ 136. (1) Frühestens sechs Monate vor Ablauf der Gültigkeit einer ausgestellten Fahrerlaubnis kann deren Inhaber eine Erneuerung der Fahrerlaubnis beantragen. Die Fahrerlaubnis ist mit einer Gültigkeit von höchstens zehn Jahren zu erneuern, wenn gemäß § 139 durchgeführte Überprüfungen ergeben haben, dass der Inhaber der Fahrerlaubnis noch die im § 129 Z 3 bis 5 angeführten Voraussetzungen erfüllt. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen kann anhand der im Fahrerlaubnis-Register erfolgten Eintragungen der Angaben über die gemäß § 139 durchgeführten Überprüfungen ermittelt werden.

(2) Der Inhaber der erneuerten Fahrerlaubnis hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH seine bisherige Fahrerlaubnis nach Zustellung der erneuerten Fahrerlaubnis unverzüglich abzuliefern. Die ursprüngliche Fahrerlaubnis ist in geeigneter Weise als ungültig zu kennzeichnen und dem Inhaber der erneuerten Fahrerlaubnis zuzustellen.

Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis

§ 137. (1) Im Falle einer verloren gegangenen, gestohlenen oder zerstörten Fahrerlaubnis ist auf Antrag des darin angeführten Inhabers ein Duplikat der verloren gegangenen, gestohlenen oder zerstörten Fahrerlaubnis auszustellen, wenn der Verlust, der Diebstahl oder die Zerstörung glaubhaft gemacht wird.

(2) Wird die verloren gegangene oder gestohlene Fahrerlaubnis wieder gefunden, ist diese, wenn bereits ein Duplikat dieser verloren gewesenen oder gestohlenen Fahrerlaubnis ausgestellt worden ist, der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abzuliefern.

Aktualisierung der Fahrerlaubnis

§ 138. Entsprechen Einzelangaben in einer Fahrerlaubnis nicht mehr der Realität, ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis verpflichtet, deren Aktualisierung unter Beigabe der notwendigen Angaben und Nachweise zu beantragen. Diesfalls ist eine neue Fahrerlaubnis mit aktualisiertem Inhalt auszustellen. Der Inhaber der ausgestellten, aktualisierten Fahrerlaubnis hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH unverzüglich nach deren Zustellung die nicht mehr aktuelle Fahrerlaubnis abzuliefern.

Überprüfungen

§ 139. (1) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat in den im Anhang II Abschnitt 3.1 der Richtlinie 2007/59/EG vorgegebenen Zeitabständen das Vorliegen seiner physischen Eignung durch eine Untersuchung bei einem Arbeitsmediziner bzw. bei einer arbeitsmedizinischen Stelle überprüfen zu lassen und das darüber ausgestellte Gutachten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und dem ihn zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen einsetzenden Eisenbahnunternehmen als Nachweis vorzulegen. Der Erstellung des Gutachtens, das eine Beurteilung darüber enthält, ob der Inhaber der Fahrerlaubnis noch über die physische Eignung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen verfügt, sind die Ergebnisse einer ärztlichen Untersuchung, die sich zumindest auf die in Anhang II Abschnitte 3.2 der Richtlinie 2007/59/EG angeführten Punkte erstreckt, zugrunde zu legen.

(2) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat in regelmäßigen, zehn Jahre unterschreitenden Zeitabständen das Vorliegen seiner arbeitspsychologischen Eignung durch eine Untersuchung bei einem klinischen Psychologen oder einem Gesundheitspsychologen (§ 150 Abs. 3) überprüfen zu lassen und das darüber ausgestellte Gutachten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und dem ihn zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen einsetzenden Eisenbahnunternehmen als Nachweis vorzulegen.

(3) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis hat in regelmäßigen, fünf Jahre nicht überschreitenden Zeitabständen im Rahmen des im Sicherheitsmanagementsystem vorgesehenen Schulungsprogrammes überprüfen zu lassen, ob seine allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Bedienen und Führen von Triebfahrzeugen noch vorhanden sind, und dies der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nachzuweisen.

(4) Die Behörde hat die Einhaltung der Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 durch den Inhaber einer Fahrerlaubnis zu überwachen.

Entzug und Aussetzung der Fahrerlaubnis

§ 140. (1) Eine Fahrerlaubnis ist deren Inhaber mit Bescheid zu entziehen, wenn dieser die für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis erforderlichen Voraussetzungen auf Dauer nicht mehr erfüllt oder er die im § 139 angeführten Nachweise nicht erbringt. In dem Bescheid ist zu verfügen, dass die entzogene Fahrerlaubnis der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abzuliefern ist.

(2) Ist es jedoch wahrscheinlich, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis die für deren Ausstellung erforderlichen Voraussetzungen in einem absehbaren Zeitraum wiedererlangen wird, ist die Fahrerlaubnis bescheidmäßig auszusetzen und zu verfügen, dass die Fahrerlaubnis der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH vorläufig abzuliefern ist. Die abgelieferte Fahrerlaubnis ist dem Inhaber wieder zuzustellen, wenn dieser nachgewiesen hat, dass er die für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis notwendigen Voraussetzungen wieder erfüllt. Mit Zustellung der Fahrerlaubnis gilt deren Aussetzung als aufgehoben.

(3) Der Inhaber einer Fahrerlaubnis, dem bekannt ist, dass er die für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, ist verpflichtet, dies der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und dem Eisenbahnunternehmen, dem er angehört, anzuzeigen.

3. Hauptstück
Bescheinigung

Ausweis der Triebfahrzeuge und Eisenbahnen

§ 141. (1) In der Bescheinigung ist auszuweisen, welche Klasse von Triebfahrzeugen auf welchen bestimmten Eisenbahnen der in der Bescheinigung angeführte Triebfahrzeugführer selbständig führen und bedienen darf.

(2) Die Triebfahrzeuge sind in folgende Klassen einzuteilen:

1. Klasse A, welche Verschublokomotiven, Bauzüge, Schienenfahrzeuge für Unterhaltungsarbeiten und alle anderen im Verschubbetrieb eingesetzten Lokomotiven umfasst;
2. Klasse B, welche im Personenverkehr, im Güterverkehr, oder im Personen- und Güterverkehr eingesetzte Triebfahrzeuge umfasst.

Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung

§ 142. Die Ausstellung einer Bescheinigung setzt voraus:

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

Ausstellung, Inhalt und Merkmale der Bescheinigung

§ 143. (1) Die Ausstellung einer Bescheinigung, die Aktualisierung von Einzelangaben einer Bescheinigung, die Erneuerung einer Bescheinigung sowie die Entziehung oder Aussetzung einer Bescheinigung obliegt dem Eisenbahnunternehmen, dem der darin angeführte Triebfahrzeugführer angehört und ist nur dann zulässig, wenn das Eisenbahnunternehmen entweder Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung oder einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist.

(2) Inhalt und Merkmale der ausgestellten Bescheinigung haben dem Gemeinschaftsmodell für die Bescheinigung, das von der Kommission in einem Verfahren nach Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG festgelegt wird, zu entsprechen.

Verfahren

§ 144. (1) Jedes Eisenbahnunternehmen, das Bescheinigungen ausstellen will, hat im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems Verfahren für die Ausstellung von Bescheinigungen, für die Aktualisierung von Einzelangaben der Bescheinigungen, für die Erneuerung von Bescheinigungen sowie für die Aussetzung und Entziehung von Bescheinigungen festzulegen sowie ein Beschwerdesystem, welches die Überprüfung einer Entscheidung über die Ausstellung einer Bescheinigung, über die Aktualisierung von Einzelangaben in der Bescheinigung, über die Aussetzung oder Entziehung einer Bescheinigung auf Verlangen eines Triebfahrzeugführers ermöglicht, einzurichten.

(2) In dem Verfahren für die Ausstellung einer Bescheinigung ist die Vorlage eines oder mehrerer von sachverständigen Prüfern ausgestellten Zeugnissen vorzusehen, in dem oder in denen dokumentiert ist, dass der Triebfahrzeugführer über die schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse, die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse und die notwendige Sprachkenntnis verfügt.

(3) Sollen in der Bescheinigung Eisenbahnen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum befinden, ausgewiesen werden, ist im Verfahren zur Ausstellung einer Bescheinigung vorzusehen, dass die für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf diesen Eisenbahnen erforderlichen schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse und notwendigen Sprachkenntnisse durch Gutachten, Zeugnisse oder ähnlichen Dokumente nachgewiesen werden, die von Personen oder Stellen erstellt werden, die der Staat zugelassen oder anerkannt hat, in dessen Hoheitsgebiet die betreffende Eisenbahn liegt.

(4) Die Bescheinigung ist auszustellen, wenn die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen.

Fachkenntnisse, Sprachkenntnisse

§ 145. (1) Der Ausstellung eines Zeugnisses, in dem dokumentiert wird, ob der Antragsteller über schienenfahrzeugbezogene Fachkenntnisse für jene Triebfahrzeuge, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen, verfügt, ist das Ergebnis einer theoretischen und praktischen Prüfung, deren Gegenstand zumindest die im Anhang V der Richtlinie 2007/59/EG angeführten allgemeinen Themen sowie das selbständige Führen und Bedienen des Triebfahrzeuges auf Fahrten auf den in der Bescheinigung auszuweisenden Eisenbahnen umfasst, zugrunde zu legen.

(2) Der Ausstellung eines Zeugnisses, in dem dokumentiert wird, ob der Antragsteller über schienenbahnbezogene Fachkenntnisse für jene Eisenbahnen, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen, verfügt, ist das Ergebnis einer theoretischen und praktischen Prüfung, deren Gegenstand zumindest die im Anhang VI der Richtlinie 2007/59/EG angeführten allgemeinen Themen umfasst, zugrunde zu legen. Dieses Zeugnis hat auch zu dokumentieren, ob der Antragsteller über die gemäß Anhang VI der Richtlinie 2007/59/EG notwendigen Kenntnisse der deutschen Sprache verfügt.

(Anm.: Abs. 3 bis 5 aufgehoben durch Art. 1 Z 42, BGBl. I Nr. 143/2020)

Unternehmensinterne Überprüfungen

§ 146. (1) Eisenbahnunternehmen haben ein System zur Überwachung ihrer Triebfahrzeugführer einzurichten.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat dafür zu sorgen und zu überprüfen, dass von ihm auf Eisenbahnen eingesetzte Triebfahrzeuge nur von Personen selbständig geführt und bedient werden, die über eine gültige Fahrerlaubnis und eine hiefür gültige Bescheinigung verfügen.

(3) Das Eisenbahnunternehmen hat dafür zu sorgen, dass Triebfahrzeuge nicht durch von ihm eingesetzte Triebfahrzeugführer selbständig geführt und bedient werden, wenn sich diese sich in einem durch Medikamente, Alkohol oder Suchtmittel sowie durch Krankheit beeinträchtigten Zustand befinden.

(4) Das Eisenbahnunternehmen hat in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, ob der Inhaber einer Bescheinigung noch über die notwendigen schienenfahrzeugbezogenen und

schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse sowie über die notwendigen Sprachkenntnisse verfügt. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen ist im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems festzulegen, wobei jedoch die im Anhang VII der Richtlinie 2007/59/EG angeführte Mindesthäufigkeit einzuhalten ist. Ergibt die Überprüfung, dass diese Fachkenntnisse noch vorhanden sind, ist dies vom Eisenbahnunternehmen durch einen Vermerk auf der Bescheinigung selbst und einen entsprechenden Eintrag im Bescheinigungs-Register festzuhalten.

(5) Stellt die Kenntnis oder eine vorliegende ärztliche Mitteilung über eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes eines Triebfahrzeugführers, das Ergebnis einer Überwachung eines Triebfahrzeugführers, das Ergebnis einer Überprüfung nach Abs. 4 oder die Versäumung einer Überprüfung nach Abs. 4 dessen berufliche Befähigung, dessen berufliche Eignung, das Vorliegen der für die Ausstellung seiner Fahrerlaubnis oder das Vorliegen der für die Ausstellung seiner Bescheinigung erforderlichen Voraussetzungen in Frage, hat das Eisenbahnunternehmen die zur Herstellung eines es betreffenden gesetzeskonformen Zustandes erforderlichen Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen. Des Weiteren hat das Eisenbahnunternehmen zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Ausstellung der Bescheinigung noch vorliegen und diese gegebenenfalls auszusetzen oder zu entziehen.

(6) Stellt die Kenntnis oder eine vorliegende ärztliche Mitteilung über eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes eines Triebfahrzeugführers sowie das Ergebnis einer Überwachung eines Triebfahrzeugführers das Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung seiner Fahrerlaubnis in Frage, oder ist ein Triebfahrzeugführer bereits länger als drei Monate arbeitsunfähig, hat das Eisenbahnunternehmen die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses

§ 147. (1) Beendigt ein Triebfahrzeugführer sein Beschäftigungsverhältnis mit einem Eisenbahnunternehmen, so wird die von diesem Eisenbahnunternehmen ausgestellte Bescheinigung ungültig. Auf sein Verlangen hat das Eisenbahnunternehmen dem ausscheidenden oder ausgeschiedenen Triebfahrzeugführer eine beglaubigte Kopie der Bescheinigung und sämtliche Nachweise, die seine Ausbildung, Qualifikation, Berufserfahrung und berufliche Befähigung ausweisen, auszufolgen.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die Beendigung seines Beschäftigungsverhältnisses mit einem Triebfahrzeugführer unverzüglich bekanntzugeben.

Behördliche Überprüfung

§ 147a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist befugt, auch im Triebfahrzeug zu überprüfen, ob der das Triebfahrzeug selbständig führende und bedienende Triebfahrzeugführer eine gültige Fahrerlaubnis und eine gültige Bescheinigung mit sich führt.

(2) Bei fahrlässigem Verhalten eines Triebfahrzeugführers an seinem Arbeitsplatz ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie befugt zu überprüfen, ob der betreffende Triebfahrzeugführer nach wie vor über die für die Ausstellung seiner Bescheinigung erforderlichen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse sowie die notwendigen Sprachkenntnisse verfügt.

(3) Wird zum selbständigen Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges ein Triebfahrzeugführer eingesetzt, der dabei eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn und der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn darstellt, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die für die Beseitigung dieser Gefährdung erforderlichen Maßnahmen unverzüglich zu verfügen. Insbesondere hat er das Eisenbahnunternehmen aufzufordern, den Einsatz des betreffenden Triebfahrzeugführers unverzüglich zu beenden, dem betreffenden Triebfahrzeugführer das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen zu untersagen oder ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufzufordern, einen Zug anzuhalten, dessen Triebfahrzeug von einem solchen Triebfahrzeugführer selbständig geführt und bedient wird. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Europäische Kommission und die anderen für Fahrerlaubnisangelegenheiten zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum von den verfügten Maßnahmen zu unterrichten. Der Bescheid, mit dem die erforderlichen Maßnahmen verfügt wurden, ist aufzuheben, wenn die Gründe für dessen Erlassung nicht mehr vorliegen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist befugt Untersuchen durchführen, um zu überprüfen, ob das Eisenbahnunternehmen den Bestimmungen der §§ 141 bis 147 nachkommt.

(5) Stellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass ein zum selbständigen Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges auf einer Eisenbahn eingesetzter Triebfahrzeugführer die für die Ausstellung seiner Bescheinigung erforderlichen Voraussetzungen nicht erfüllt, hat er das Eisenbahnunternehmen, welches die Bescheinigung ausgestellt hat, zu kontaktieren und unter Angabe von Gründen entweder eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Bescheinigung zu verlangen. Das Eisenbahnunternehmen hat innerhalb von vier Wochen das Verlangen zu überprüfen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie seine Entscheidung über das Verlangen mitzuteilen. Bis zum Einlangen der Mitteilung über die getroffene Entscheidung ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie befugt, dem betreffenden Triebfahrzeugführer das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen untersagen.

4. Hauptstück
Sachverständige

Bestellung sachverständiger Prüfer

§ 148. Die Behörde hat zur Begutachtung des Vorhandenseins

1. der allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen,
2. der schienenfahrzeugbezogenen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen und
3. der schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen

sachverständige Prüfer zu bestellen, die zuverlässig und für die jeweilige Begutachtung besonders geeignet sind. Die Bestellung hat auf die Dauer von höchstens fünf Jahren zu erfolgen. Eine ein- und mehrmalige Wiederbestellung ist zulässig.

Verzeichnis der sachverständigen Prüfer

§ 149. Die Behörde hat ein Verzeichnis der gemäß § 148 bestellten sachverständigen Prüfer zu führen und im Internet bereitzustellen.

Begutachtungsbefugnis

§ 150. (1) Zu Begutachtungen, ob die im § 148 angeführten Fachkenntnisse vorhanden sind, sind ausschließlich die im Verzeichnis gemäß § 149 geführten sachverständigen Prüfer befugt. Zur Begutachtung, ob die schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse und die notwendigen Sprachkenntnisse zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf einer Eisenbahn, die sich in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum befindet, vorhanden sind, sind ausschließlich die von dem betreffenden Mitgliedstaat oder der betreffenden Vertragspartei zugelassenen oder anerkannten Personen oder Stellen befugt.

(2) Sachverständige Prüfer dürfen zur Begutachtung, ob die im § 148 angeführten Fachkenntnisse vorliegen, nur eine Person zulassen, die über eine Teilnahmebestätigung gemäß § 151 verfügt.

(3) Mit der Begutachtung des Vorhandenseins der physischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen sind Arbeitsmediziner bzw. arbeitsmedizinische Zentren und mit der Begutachtung des Vorhandenseins der arbeitspsychologischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen sind klinische Psychologen oder Gesundheitspsychologen zu betrauen, die hiefür weitergebildet sind und über ein Zertifikat verfügen.

(4) Sachverständige Prüfer, Arbeitsmediziner, arbeitsmedizinische Zentren, klinische Psychologen oder Gesundheitspsychologen haben sich im Einzelfall der Begutachtung bei Vorliegen der im § 7 Z 1 bis 3 AVG angeführten Gründe, insbesondere bei Vorliegen von Interessenkonflikten, zu enthalten.

Überprüfung, Einschränkung der Begutachtungsbefugnis, Widerruf der Bestellung

§ 150a. (1) Die Behörde ist zur Durchführung von Untersuchungen befugt, um zu überprüfen, ob von ihr bestellte sachverständige Prüfer die Voraussetzungen für ihre Bestellung nach wie vor erfüllen.

(2) Die Behörde ist zur Durchführung von Untersuchungen befugt, um zu überprüfen, ob sich sachverständige Prüfer, Arbeitsmediziner, arbeitsmedizinische Zentren, klinische Psychologen oder Gesundheitspsychologen der Begutachtung bei Vorliegen der im § 7 Z 1 bis 3 AVG angeführten Gründe, insbesondere bei Vorliegen von Interessenkonflikten, enthalten.

(3) Werden die Voraussetzungen für die Bestellung eines sachverständigen Prüfers nur mehr teilweise erfüllt und kann seine Begutachtungsbefugnis eingeschränkt werden, ist die mit seiner

Bestellung zum sachverständigen Prüfer verbundene Begutachtungsbefugnis von der Behörde entweder von Amts wegen oder auf dessen Antrag entsprechend einzuschränken.

(4) Die Bestellung eines sachverständigen Prüfers ist von der Behörde zu widerrufen, wenn der bestellte sachverständige Prüfer die Voraussetzungen für seine Bestellung nicht mehr erfüllt.

5. Hauptstück
Ausbildung

Ausbildungsmethode

§ 151. Der Erwerb der Kenntnisse und Fähigkeiten, die zur Erlangung einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung notwendig sind, hat in einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung durch die Teilnahme an theoretischen Lehrveranstaltungen und durch eine praktische Verwendung am Triebfahrzeug zu erfolgen. Darüber hat der Betreiber einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung eine Teilnahmebestätigung auszustellen.

Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung

§ 152. (1) Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten bedarf der Genehmigung der Behörde, die zu erteilen ist, wenn die Eignung zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nachgewiesen ist. Es sind Unterlagen vorzulegen, anhand derer nachgewiesen wird, dass eine Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten vor allem dadurch sichergestellt ist, dass das entsprechend qualifizierte Schulungspersonal und die notwendigen Lehrbehelfe, Anlagen und Betriebsmittel vorhanden sind.

(2) Der Antragsteller hat die den Ausbildungsaufgaben angemessene technische und betriebliche Kompetenz und Eignung zur Organisation von Ausbildungsgängen zu belegen. Er muss über ausreichendes Personal und Ausrüstung verfügen und in einem für die Ausbildung geeigneten Umfeld tätig sein, das Triebfahrzeugführer auf die Prüfungen zur Erlangung oder Aufrechterhaltung von Fahrerlaubnissen und Bescheinigungen vorbereitet. Insbesondere muss der Antragsteller

1. über eine wirksame Managementstruktur verfügen, die gewährleistet, dass die Ausbilder die angemessene Befähigung und Erfahrung besitzen, um eine Ausbildung gemäß den gesetzlichen Anforderungen durchzuführen;
2. im notwendigen Umfang über Personal, Einrichtungen, Ausrüstung und Unterbringung verfügen, die der angebotenen Ausbildung und der erwarteten Zahl der Auszubildenden angemessen sind;
3. sicherstellen, dass die praktische Ausbildung durch Ausbilder erfolgt, die Inhaber sowohl einer gültigen Fahrerlaubnis als auch einer gültigen Bescheinigung sind, die den Gegenstand der Ausbildung oder Eisenbahnen/Schienenfahrzeuge ähnlicher Art abdeckt, und über eine mindestens dreijährige berufliche Fahrpraxis verfügen. Ist der Ausbilder nicht Inhaber einer gültigen Bescheinigung für die betreffende Eisenbahn und/oder das betreffende Schienenfahrzeug, muss ein Triebfahrzeugführer mit einer Bescheinigung für diese Eisenbahn bzw. dieses Schienenfahrzeug bei Ausbildungs- und Prüfungsfahrten von Triebfahrzeugführern anwesend sein;
4. die Methodik darlegen, die er anzuwenden beabsichtigt, um Inhalt, Organisation und Dauer der Ausbildungsgänge, Ausbildungspläne und Kompetenzregelungen zu gewährleisten;
5. Systeme zur Erfassung der Ausbildungstätigkeiten bereitstellen, einschließlich Informationen über Teilnehmer, Ausbilder und Zahl und Zweck der Ausbildungsgänge;
6. ein Qualitätsmanagementsystem oder gleichwertige Verfahren eingerichtet haben, um Einhaltung und Adäquatheit der Systeme und Verfahren zu überwachen, mit denen sichergestellt wird, dass die Ausbildung den gesetzlichen Anforderungen genügt;
7. ein Kompetenzmanagement bereitstellen und eine laufende Weiterbildung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der beruflichen Qualifikation der Ausbilder durchführen;
8. Verfahren darlegen, mit denen Ausbildungsmethoden, Instrumente und Ausrüstung auf aktuellem Stand gehalten werden, einschließlich Ausbildungsunterlagen, Ausbildungssoftware, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereitgestellte Dokumente wie Regelwerke zu Betriebsregeln, Signalen oder Sicherheitssystemen.

(3) Die Behörde hat ein Verzeichnis aller im Inland befindlichen Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen mit Name, Anschrift und Kennnummer zu führen und im Internet bereitzustellen.

Zugang zur Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung

§ 153. (1) Betreiber einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung haben allen Personen nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu ihrer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zu gewähren.

(2) Das Entgelt, das für die Vermittlung der für den Erwerb einer Fahrerlaubnis oder der für den Erwerb einer Bescheinigung erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zu entrichten ist, ist nach dem Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes festzulegen.

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 154. (1) Wird jemandes Begehren auf Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten abgelehnt oder kommt eine Einigung mit dem Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung längstens drei Monate ab Einlangen des Begehrens beim Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nicht zustande, kann der Begehrende Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Beschwerdeberechtigt im Sinne des Abs. 1 ist auch ein Eisenbahnunternehmen, wenn sein Begehren auf Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten seiner Bediensteten abgelehnt wird oder eine Einigung mit dem Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung längstens drei Monate ab Einlangen des Begehrens beim Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nicht zustande kommt.

(3) Der Betreiber der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung, an den das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen drei Wochen nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(4) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 3 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(5) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Betreibers der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung und des Beschwerdeführers nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden.

(6) Der Beschwerde ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den begehrten Vertragsabschlusses stattzugeben; in diesem Fall hat der Zugang zur Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(7) Ein gemäß Abs. 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht entgegen.

Ersatz der Ausbildungskosten

§ 155. Es ist sicher zu stellen, dass die von einem Eisenbahnunternehmen getätigten Kosten für die Absolvierung der Ausbildung zur Erlangung einer Fahrerlaubnis oder für die Ausbildung zur Erlangung einer Bescheinigung nicht auf unberechtigte Weise einem anderen Eisenbahnunternehmen zu Gute kommen, wenn der Triebfahrzeugführer das Eisenbahnunternehmen, mit dem das Dienstverhältnis besteht, vor Ablauf von drei Jahren nach Absolvierung der Ausbildung für ein anderes Eisenbahnunternehmen verlässt. Die erforderlichen Maßnahmen werden durch Kollektivvertrag präzisiert.

Überprüfung, Einschränkung und Einstellung des Schulungsbetriebes

§ 155a. (1) Die Behörde ist zur Durchführung von Untersuchungen befugt, um zu überprüfen, ob der Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung dem Genehmigungsbescheid entsprechend erfolgt und die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung zum Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nach wie vor vorliegen.

(2) Werden die Voraussetzungen für die Genehmigung des Betriebes einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten nur mehr teilweise erfüllt und kann der Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung eingeschränkt werden, ist der Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung von der Behörde entweder von Amts wegen oder auf Antrag des Betreibers der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung einzuschränken.

(3) Die Behörde hat den Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten einzustellen, wenn die Voraussetzungen für die erteilte Genehmigung des Betriebes der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zur Gänze nicht mehr vorliegen.

6. Hauptstück
Fahrerlaubnis-Register

Errichtung und Führung

§ 156. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat für die Erfassung aller ausgestellten, in ihren Einzelangaben aktualisierten, erneuerten, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Fahrerlaubnisse ein Fahrerlaubnis-Register zu errichten, zu führen und regelmäßig zu aktualisieren.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist berechtigt, Kostenbeiträge für die Erfassung ausgestellter, in ihren Einzelangaben aktualisierter, erneuerter, ausgesetzter, entzogener oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeter Fahrerlaubnisse im Fahrerlaubnis-Register festzulegen und vom Fahrerlaubnisinhaber einzuheben. Bei der Ermittlung der Höhe der Kostenbeiträge sind das Kostendeckungsprinzip und die Grundsätze einer pauschalierten anteiligen Anlastung sowie das Erfordernis der künftigen Eintragungen der Angaben über die gemäß § 139 durchzuführenden Überprüfungen zu berücksichtigen und ist von dem bei einer wirtschaftlichen, zweckmäßigen und sparsamen Gebarung notwendigen Aufwand bei der Erfüllung dieser Aufgaben auszugehen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Weisungen zur Errichtung, Führung und regelmäßigen Aktualisierung des Fahrerlaubnis-Registers erteilen.

Inhalt

§ 157. (1) Das Fahrerlaubnis-Register hat zumindest alle in der jeweiligen Fahrerlaubnis enthaltenen Daten und Angaben über die gemäß § 139 durchgeführten Überprüfungen zu beinhalten. Jedem Triebfahrzeugführer ist eine nationale Kennnummer zuzuweisen. Darüber hinaus haben die Eckdaten des Fahrerlaubnis-Registers, wie etwa die zu registrierenden Daten, das Format dieser Daten und das Datenaustauschprotokoll, die Zugriffsrechte, die Dauer der Speicherung der Daten und das einzuhaltende Verfahren im Falle einer Insolvenz, der Festlegung der Kommission gemäß Art. 22 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG zu entsprechen.

(2) Das gemäß § 130 Abs. 2 zuständige Eisenbahnunternehmen hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH unverzüglich eine Kopie einer ausgestellten, in ihren Einzelangaben aktualisierten, erneuerten oder duplizierten Fahrerlaubnis zur Eintragung in das Fahrerlaubnis-Register vorzulegen.

Auskunft über Daten und Angaben

§ 158. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat Vorkehrungen zu treffen, dass auf begründete schriftliche Anfrage

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. einem Triebfahrzeugführer im Hinblick auf seine Person,
3. den für das Triebfahrzeugführerwesen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in den anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zuständigen Behörden, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis in diesen Staaten als Triebfahrzeugführer eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person,
4. der Europäischen Eisenbahnagentur, wenn die Auskunftserteilung zum Zwecke der Untersuchung, wie sich die Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG in der Praxis auswirkt, erforderlich ist,

5. dem Arbeitgeber von Triebfahrzeugführern im Hinblick auf die von ihm eingesetzten Triebfahrzeugführer,
6. der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, wenn dies für die Entscheidung einer Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, erforderlich ist,
7. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf deren Eisenbahnen als Triebfahrzeugführer eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person, oder
8. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen erforderlich ist, im Hinblick auf die an den Vorfällen beteiligten Triebfahrzeugführer,

schriftlich Auskunft über die im Fahrerlaubnis-Register enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird.

7. Hauptstück
Bescheinigungs-Register

Errichtung und Führung

§ 159. Eisenbahnunternehmen haben entweder selbst oder durch einen Beauftragten ein Bescheinigungs-Register für die Erfassung aller ausgestellten, aktualisierten, erneuerten, geänderten, abgelaufenen, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Bescheinigungen ihrer Triebfahrzeugführer zu errichten, zu führen und regelmäßig zu aktualisieren.

Inhalt

§ 160. Das Bescheinigungs-Register hat alle in der jeweiligen Bescheinigung enthaltenen Daten und Angaben zur Überprüfung, ob Inhaber einer Bescheinigung noch über die notwendigen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse verfügen, zu beinhalten. Darüber hinaus haben die Eckdaten des Bescheinigungs-Registers, wie etwa die zu registrierenden Daten, das Format dieser Daten und das Datenaustauschprotokoll, die Zugriffsrechte, die Dauer der Speicherung der Daten und das einzuhaltende Verfahren im Falle einer Insolvenz, der Festlegung der Kommission gemäß Art. 22 Abs. 4 der Richtlinie 2007/59/EG zu entsprechen.

Auskunft über Daten und Angaben

§ 161. Wer ein Bescheinigungs-Register führt, hat Vorkehrungen zu treffen, dass auf begründete schriftliche Anfrage

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. einem Triebfahrzeugführer im Hinblick auf seine Person,
3. den für das Triebfahrzeugführerwesen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in den anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zuständigen Behörden, wenn ein Triebfahrzeugführer in ihrem Hoheitsgebiet als Triebfahrzeugführer eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person,
4. der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, wenn dies für die Entscheidung einer Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, erforderlich ist,
5. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn ein Triebfahrzeugführer auf deren Eisenbahnen als Triebfahrzeugführer eingesetzt wird oder eingesetzt werden soll, im Hinblick auf dessen Person, oder
6. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen erforderlich ist, im Hinblick auf die an den Vorfällen beteiligten Triebfahrzeugführer,

schriftliche Auskunft über die im Bescheinigungs-Register enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird.

8. Hauptstück
Triebfahrzeugführerangelegenheiten mit Auslandsbezug

Ausländische Fahrerlaubnis

§ 162. (1) Stellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass ein zum selbständigen Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges auf einer österreichischen Eisenbahn eingesetzter Triebfahrzeugführer, der Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis ist, die von einer dafür

zuständigen Behörde in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt wurde, nicht die für eine Ausstellung einer Fahrerlaubnis erforderlichen Voraussetzungen erfüllt, hat er diese Behörde zu kontaktieren und unter Angabe von Gründen entweder eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Fahrerlaubnis zu verlangen; davon sind die Europäische Kommission und alle anderen für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen zuständigen Behörden in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zu unterrichten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist befugt, dem betreffenden Triebfahrzeugführer das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen mit Bescheid zu untersagen. Nach dem Einlangen der Mitteilung der kontaktierten Behörde, wie über sein Verlangen entschieden worden ist, hat er den Bescheid aufzuheben.

(3) Ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Rechtsansicht, dass die Entscheidung der von ihm kontaktierten, für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum unrichtig ist, hat er die Europäische Kommission mit der Angelegenheit zu befassen. Diesfalls ist er befugt, dem betreffenden Triebfahrzeugführer das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen mit Bescheid zu untersagen. Nach Erledigung der Angelegenheit durch die Europäische Kommission hat er den Bescheid aufzuheben.

Inländische Fahrerlaubnis

§ 163. Wird die Behörde von einer für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum unter Angabe von Gründen mit dem Verlangen kontaktiert, eine von ihr ausgestellte, gültige Fahrerlaubnis für einen Triebfahrzeugführer, der auf Eisenbahnen im Staat der kontaktierenden Behörde Triebfahrzeuge selbständig führt und bedient, auszusetzen oder Kontrollen durchzuführen, weil der betreffende Triebfahrzeugführer nicht mehr die für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis erforderlichen Voraussetzungen erfüllt, hat die Behörde das Verlangen innerhalb von vier Wochen zu überprüfen und der kontaktierenden Behörde ihre Entscheidung über das Verlangen mitzuteilen; von dieser Entscheidung sind die Europäische Kommission und die sonstigen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zu unterrichten.

Ausländische Bescheinigung

§ 164. (1) Stellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass ein zum selbständigen Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges auf einer österreichischen Eisenbahn eingesetzter Triebfahrzeugführer, der über eine gültige Bescheinigung verfügt, die von einem Eisenbahnunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt wurde, nicht die für eine Ausstellung einer Bescheinigung erforderlichen Voraussetzungen erfüllt, hat er dieses Eisenbahnunternehmen zu kontaktieren und unter Angabe von Gründen entweder eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Bescheinigung zu verlangen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist befugt, dem betreffenden Triebfahrzeugführer das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf österreichischen Eisenbahnen mit Bescheid zu untersagen; von dieser Untersagung sind die Europäische Kommission und die sonstigen für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zu unterrichten. Nach dem Einlangen der Mitteilung des kontaktierten Eisenbahnunternehmens, wie über sein Verlangen entschieden worden ist, hat er den Bescheid aufzuheben.

Inländische Bescheinigung

§ 165. Wird ein Eisenbahnunternehmen von einer für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum unter Angabe von Gründen mit dem Verlangen kontaktiert, eine von ihm ausgestellte Bescheinigung für einen Triebfahrzeugführer, der auf Eisenbahnen im Staat der kontaktierenden Behörde Triebfahrzeuge selbständig führt und bedient, auszusetzen oder Kontrollen durchzuführen, weil der betreffende Triebfahrzeugführer nicht mehr die für die Ausstellung einer Bescheinigung erforderlichen Voraussetzungen erfüllt, hat das

Eisenbahnunternehmen innerhalb von vier Wochen das Verlangen zu überprüfen und der kontaktierenden Behörde seine Entscheidung über das Verlangen mitzuteilen.

9. Hauptstück
Sonstiges

Unabhängige Beurteilung

§ 166. (1) Die Behörde hat von Amts wegen in Abständen von höchstens fünf Jahren Gutachten einzuholen, die eine unabhängige Beurteilung der Verfahrensweisen zum Erwerb und zur Beurteilung der für die Tätigkeit eines Triebfahrzeugführers erforderlichen Fachkenntnisse und Fähigkeiten sowie des Systems für die Ausstellung der Fahrerlaubnis und der Ausstellung von Bescheinigungen beinhalten. Ausgenommen von der unabhängigen Beurteilung sind Tätigkeiten, die von Sicherheitsmanagementsystemen erfasst sind.

(2) Die für die Erstellung der Gutachten bestellten Sachverständigen haben dafür besonders qualifiziert zu sein, und sie dürfen in den Bereichen, die Gegenstand der unabhängigen Beurteilung sind, selbst nicht tätig sein. Die Behörde hat in ihrem Zuständigkeitsbereich dafür zu sorgen, dass in den Gutachten dokumentierte Mängel behoben werden.

Überwachung im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen

§ 167. Alle Tätigkeiten, die mit der Ausbildung von Triebfahrzeugführern, der Beurteilung ihrer Fähigkeiten und der Aktualisierung von Fahrerlaubnissen und Bescheinigungen im Zusammenhang stehen, sind vom Erbringer der Tätigkeit im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen ständig zu überwachen, soferne diese Tätigkeiten nicht bereits von den Sicherheitsmanagementsystemen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen erfasst sind. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Einhaltung dieser Bestimmung zu überwachen.

10. Teil
Benannte Stellen, Bestimmte Stellen und akkreditierte interne Stellen

1. Hauptstück
Benannte Stellen

1. Abschnitt

Begriffsbestimmung

§ 168. Benannte Stellen sind für die im 8. Teil vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes 2012, BGBl. I Nr. 28/2012, heranzuziehende akkreditierte, gemäß § 175 benannte Konformitätsbewertungsstellen mit Sitz in Österreich oder
2. sonstige heranzuziehende Stellen mit Sitz außerhalb Österreichs, die die Europäische Kommission in einem Verzeichnis der im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 benannten Stellen veröffentlicht hat.

2. Abschnitt
Anforderungen für die Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle

Allgemeine Anforderungen

§ 169. (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle muss über Rechtspersönlichkeit verfügen und nach österreichischem Recht errichtet sein.

(2) Eine Konformitätsbewertungsstelle muss in der Lage sein, alle Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen, die ihr nach Maßgabe der einschlägigen TSI zugewiesen werden und im Rahmen derer sie benannt werden soll, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Konformitätsbewertungsstelle selbst, in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung erfüllt werden sollen.

(3) Eine Konformitätsbewertungsstelle hat jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art oder jede Kategorie eines Produkts, im Rahmen dessen sie benannt werden soll, über Folgendes zu verfügen:

1. die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben erfüllen zu können;
2. die maßgeblichen Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Möglichkeit der Anwendung dieser Verfahren sicherzustellen;
3. über geeignete Grundsätze und Verfahren, bei denen zwischen Aufgaben, die sie als benannte Konformitätsbewertungsstelle wahrnehmen soll, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird;
4. geeignete Verfahren zur Durchführung der Tätigkeiten, bei denen die Größe eines Unternehmens, die Branche, in der es tätig ist, seine Struktur sowie der Grad der Komplexität der jeweiligen Produktkategorie und der Massenfertigungs- und Seriencharakter des Herstellungsprozesses gebührend berücksichtigt werden.

(4) Einer Konformitätsbewertungsstelle müssen alle erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, um die technischen und administrativen Aufgaben, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, in angemessener Weise zu erledigen. Weiters muss sie Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen haben.

(5) Die für die Durchführung der Konformitätsbewertung zuständigen Mitarbeiter haben über folgende Fähigkeiten zu verfügen:

1. eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle benannt wurde;
2. eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis zur Durchführung solcher Bewertungen;
3. angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis der wesentlichen Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen sowie des einschlägigen Unionsrechtes; und
4. die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.

Haftpflichtversicherung

§ 170. Eine Konformitätsbewertungsstelle hat gegen die Folgen einer Haftpflicht eine Haftpflichtversicherung abzuschließen.

Vorkehrungen

§ 171. Eine Konformitätsbewertungsstelle muss Vorkehrungen zur Erfüllung der in den §§ 177 und 178 geregelten Anforderungen an die Unparteilichkeit und an die Mitarbeiter getroffen haben.

3. Abschnitt
Benennung

Verfahren

§ 172. (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle, die benannt werden will, hat ihre Benennung bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des Konformitätsbewertungsmoduls und des Produktes oder der Produkte, für die die Konformitätsbewertungsstelle Kompetenz beansprucht sowie die Akkreditierungsurkunde beizulegen.

(2) Die Behörde hat eine Konformitätsbewertungsstelle, die ihre Benennung beantragt hat, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mittels des elektronischen Benennungsinstrumentes, das von der Europäischen Kommission entwickelt und verwaltet wird, zu benennen, wenn diese die in den §§ 169 bis 171 angeführten Anforderungen erfüllt.

(3) Weist die Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie im Akkreditierungsverfahren die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen oder Teile dieser Normen erfüllt hat, deren Fundstelle im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden sind, so gilt die widerlegbare Vermutung, dass die Konformitätsbewertungsstelle die in den §§ 169 bis 171 angeführten Anforderungen erfüllt, soweit diese anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

(4) Mit der durchgeführten Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle durch die Behörde ist der darauf gerichtete Antrag der Konformitätsbewertungsstelle erledigt. Die Behörde hat die Konformitätsbewertungsstelle über die durchgeführte Benennung zu unterrichten.

Angaben

§ 173. Die Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle durch die Behörde hat vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, dem betreffenden Konformitätsbewertungsmodul oder -modulen und dem Produkt oder den Produkten sowie die einschlägige Akkreditierungsurkunde zu enthalten.

Aufnahme der Tätigkeit

§ 174. Eine benannte Konformitätsbewertungsstelle darf erst dann die Aufgaben einer benannten Stelle wahrnehmen, wenn weder die Europäische Kommission noch die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union innerhalb von zwei Wochen nach Durchführung der Benennung durch die Behörde erhoben haben.

Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf einer Benennung

§ 175. (1) Stellt die Behörde fest, dass eine von ihr benannte Konformitätsbewertungsstelle die in den §§ 169 bis 171 angeführten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass sie sonst ihren Pflichten nicht mehr nachkommt, hat sie unter Berücksichtigung des Ausmaßes, in dem diesen Anforderungen oder Pflichten nicht nachgekommen wird, die Benennung einzuschränken, auszusetzen oder zu widerrufen. Davon hat sie die Europäische Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

(2) Wird eine Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle durch die Behörde geändert, ausgesetzt oder widerrufen, hat die betreffende Konformitätsbewertungsstelle die Akten der von diesen Maßnahmen betroffenen Tätigkeiten einer anderen benannten Stelle für Zwecke der Aktenweiterbearbeitung zur Verfügung zu stellen oder für die Behörde und für die mit der Marktüberwachung betrauten Behörden auf deren Verlangen bereitzuhalten. Dies gilt sinngemäß auch dann, wenn eine benannte Stelle ihre Tätigkeiten einstellt.

(3) Bei Ermittlungen der Europäischen Kommission über das Vorliegen der Kompetenz einer benannten Stelle hat die Behörde der Europäischen Kommission auf deren Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlagen der Benennung oder über die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden benannten Stelle zu erteilen.

(4) Wird die Behörde von der Europäischen Kommission über ihre Feststellung darüber unterrichtet, dass eine von ihr benannte Stelle die Voraussetzungen für ihre Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, und von ihr aufgefordert, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, umfassend auch den Widerruf der Benennung, hat sie von Amts wegen zu ermitteln, ob eine Einschränkung, eine Aussetzung oder ein Widerruf der von ihr durchgeführten Benennung erforderlich ist.

4. Abschnitt
Pflichten einer benannten Stelle

Tätigkeiten

§ 176. (1) Eine benannte Stelle hat Konformitätsbewertungen im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren gemäß der einschlägigen TSI durchzuführen.

(2) Eine benannte Stelle hat Konformitätsbewertungen, soweit dies möglich ist, unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchzuführen, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsteilnehmer zu vermeiden sind. Sie hat ihre Tätigkeit unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grades der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Herstellungsprozesses auszuüben.

(3) Stellt eine benannte Stelle fest, dass ein Hersteller die Anforderungen nicht erfüllt hat, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, darf sie keine Konformitätsbescheinigung ausstellen. Sie hat jedoch den Hersteller davon in Kenntnis zu setzen und ihm die Gelegenheit einzuräumen, Korrekturmaßnahmen vorzunehmen.

(4) Hat eine benannte Stelle bereits eine Bescheinigung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, nicht mehr erfüllt, so hat sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen aufzufordern und die Bescheinigung falls nötig auszusetzen oder zu widerrufen. Werden vom Hersteller keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen die Korrekturmaßnahmen nicht die nötige Wirkung, so hat

die benannte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen mit Einschränkungen zu versehen, sie auszusetzen oder sie zu widerrufen.

Unparteilichkeit

§ 177. (1) Eine benannte Stelle muss vom Hersteller des Produktes, welches von ihr bewertet wird, unabhängig sein und darf auch mit dem Hersteller des Produktes in keiner ihre Unabhängigkeit beeinträchtigenden Verbindung stehen.

(2) Gehört einem Fachverband oder Wirtschaftsverband eine benannte Stelle an, die Produkte bewertet, an deren Planung, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Fachverband oder diesem Wirtschaftsverband vertreten werden, muss deren Unabhängigkeit von diesen Unternehmen und das Nichtbestehen von Interessenskonflikten nachgewiesen sein.

(3) Die Tätigkeit der obersten Führungsebene einer benannten Stelle und die Tätigkeit deren Bewertungspersonals hat unparteiisch zu sein.

(4) Eine benannte Stelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen nicht Planer, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der Produkte, die sie bewerten, noch Bevollmächtigte dieser Beteiligten sein. Dadurch ist aber nicht die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten ausgeschlossen, die für die Tätigkeit der benannten Stelle nötig sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch.

(5) Eine benannte Stelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen weder direkt an der Planung, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung dieser Produkte teilnehmen, noch die an diesen Tätigkeiten Beteiligten vertreten.

(6) Eine benannte Stelle darf sich nicht mit Tätigkeiten, insbesondere Beratungsdienstleistungen, befassen, die ihre Unabhängigkeit bei ihrer Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit Konformitätsbewertungen, für die sie benannt ist, beeinträchtigen können.

(7) Eine benannte Stelle hat zu gewährleisten, dass die Tätigkeit ihrer Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigt.

(8) Eine Konformitätsbewertungsstelle und ihre Mitarbeiter haben die Konformitätsbewertungen mit der größtmöglichen Professionalität und erforderlichen Fachkompetenz in dem betreffenden Bereich durchzuführen. Sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten auswirken könnten. Dies gilt speziell für die Einflussnahmen derjenigen, die ein Interesse an einem bestimmten Ergebnis dieser Tätigkeit haben.

Mitarbeiter

§ 178. (1) Die Mitarbeiter einer benannten Stelle haben eine berufliche Verschwiegenheit in Bezug auf Informationen zu wahren, welche sie bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß der einschlägigen TSI oder einer nationalen Vorschrift erhalten. Dies gilt nicht gegenüber österreichischen Behörden und zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, in denen sie ihre Tätigkeiten ausüben.

(2) Die Entlohnung der obersten Führungsebene und des bewertenden Personals einer benannten Stelle darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.

Zweigunternehmen, Vergabe von Unteraufträgen

§ 179. (1) Vergibt eine benannte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt diese einem Zweigunternehmen, hat sie sicherzustellen, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die in den §§ 169 und 170 sowie 176 bis 178 angeführten Anforderungen erfüllt. Von einer solchen Vergabe oder Übertragung von Konformitätsbewertungsaufgaben ist die Behörde zu unterrichten.

(2) Eine benannte Stelle hat die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, zu tragen, und zwar unabhängig davon, wo die Unterauftragnehmer oder Zweigunternehmen niedergelassen sind.

(3) Die Vergabe von Tätigkeiten an Unterauftragnehmer oder die Übertragung von Tätigkeiten an Zweigunternehmen darf durch eine benannte Stelle darf nur dann erfolgen, wenn dem der Auftraggeber dieser Tätigkeiten zugestimmt hat.

(4) Eine benannte Stelle hat für die Behörde die einschlägigen Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und Unterlagen über die vom Unterauftragnehmer oder dem Zweigunternehmen gemäß der einschlägigen TSI ausgeführten Arbeiten bereitzuhalten.

Bereitstellung von Informationen

§ 180. (1) Eine benannte Stelle hat der Behörde zu melden:

1. jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung;
2. alle Umstände mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich und die Bedingungen der Benennung;
3. jedes Auskunftsersuchen über Konformitätsbewertungen, das sie von mit der Marktüberwachung betrauten Behörden erhalten hat;
4. auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie im Geltungsbereich ihrer Benennung nachgegangen ist und welche anderen Tätigkeiten sie ausgeführt hat, einschließlich grenzübergreifender Tätigkeiten und der Vergabe von Unteraufträgen.

(2) Benannte Stellen haben anderen benannten Stellen, die ähnlichen Konformitätsbewertungen für dieselben Produkte nachgehen, einschlägige Informationen über negative und auf Verlangen auch über positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen zu übermitteln.

(3) Benannte Stellen haben der Eisenbahnagentur der Europäischen Union von ihnen ausgestellte EG-Prüfbescheinigungen für Teilsysteme sowie von ihnen ausgestellte EG-Konformitäts- und EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten zu übermitteln.

Mitwirkungspflichten

§ 181. (1) Eine benannte Stelle hat an den einschlägigen Normungsaktivitäten und an den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen mitzuwirken und dafür zu sorgen, dass das Bewertungspersonal darüber informiert wird. Die von der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen erarbeiteten Verwaltungsentscheidungen und Dokumente sind von der benannten Stelle als allgemeine Leitlinie anzuwenden.

(2) Eine Konformitätsbewertungsstelle, die für die Teilsysteme „fahrwegseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ und/oder „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ benannt ist, hat an den Tätigkeiten der nach Art. 29 der Verordnung (EU) 2016/797 geschaffenen ERTMS-Arbeitsgruppe mitzuwirken und dafür zu sorgen, dass das Bewertungspersonal darüber informiert wird. Die Konformitätsbewertungsstelle hat die von der ERTMS-Arbeitsgruppe erarbeiteten Leitlinien anzuwenden.

(3) Hält eine benannte Stelle gemäß Abs. 2 die Anwendung der von der ERTMS-Arbeitsgruppe erarbeiteten Leitlinien für nicht angebracht oder unmöglich, so hat sie dies der ERTMS-Arbeitsgruppe zwecks Erörterung und fortlaufenden Verbesserung der Leitlinien mitzuteilen.

Beteiligung an einer sektoralen Gruppe

§ 182. Benannte Stellen haben sich an einer sektoralen Gruppe, die die Europäische Kommission zwecks Koordinierung und Kooperation zwischen nach der Richtlinie (EU) 2016/797 benannten Stellen errichtet hat, direkt oder über bestimmte Bevollmächtigte zu beteiligen.

2. Hauptstück

Bestimmte Stellen

§ 183. (1) Bestimmte Stellen sind für die gemäß dem 8. Teil vorgesehenen, nach nationalen Vorschriften durchzuführenden Prüfungsverfahren aufgrund des Akkreditierungsgesetzes 2012 heranzuziehende akkreditierte, gemäß Abs. 3 bestimmte Konformitätsbewertungsstellen mit Sitz in Österreich.

(2) Für Konformitätsbewertungsstellen, die eine Bestimmung anstreben, gelten die in den §§ 169 bis 171 angeführten Anforderungen mit der Maßgabe, dass abweichend von § 169 Abs. 5 Z 3 die Konformitätsbewertungsstelle und ihre Mitarbeiter über angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis des nationalen Rechts verfügen müssen. Desweiteren gelten für sie die §§ 177 und 178 sinngemäß.

(3) Für die Bestimmung einer Konformitätsbewertungsstelle durch die Behörde gilt § 172 Abs. 1 und 3 sinngemäß. Die Bestimmung ist zu erteilen, wenn die im Abs. 2 angeführten Anforderungen erfüllt sind. Die Behörde hat ein Verzeichnis der Konformitätsbewertungsstellen, denen sie die Bestimmung erteilt hat, zu führen und im Internet bereitzustellen.

(4) Für bestimmte Stellen gelten die §§ 175 Abs. 1 erster Satz, 176 Abs. 2 bis 4 und 180 Abs. 1 sinngemäß und § 176 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass bestimmte Stellen Konformitätsbewertungen im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren gemäß der einschlägigen nationalen Vorschriften durchzuführen haben.

3. Hauptstück

Akkreditierte interne Stelle

§ 184. (1) Ein Hersteller eines Produktes kann Konformitätsbewertungsverfahren, die in den Modulen A1, A2, C1 oder C2 gemäß Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008 und in den Modulen CA1 und CA2 gemäß Anhang I des Beschlusses 2010/713/EU festgelegt sind, von einer akkreditierten internen Stelle durchführen lassen. Diese interne Stelle hat einen eigenen und gesonderten Teil des Herstellers darzustellen und sie darf sich nicht an der Planung, der Herstellung, Lieferung, Installation, Verwendung oder Wartung der durch sie zu bewertenden Produkte beteiligen.

(2) Eine akkreditierte interne Stelle hat folgende Anforderungen zu erfüllen:

1. Sie muss gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 akkreditiert sein;
2. Sie und ihre Mitarbeiter müssen von dem Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar sein und darin über Berichtsverfahren verfügen, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten; dies ist im Akkreditierungsverfahren nachzuweisen;
3. Weder sie noch ihre Mitarbeiter dürfen für die Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Betrieb oder Wartung der von ihnen bewerteten Produkte verantwortlich sein und weder sie noch ihre Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten nachgehen, die der Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihrer Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben schaden könnte;
4. Die interne Stelle darf ihre Leistungen nur für das Unternehmen erbringen, dem sie angehört.

(3) Der Behörde sind auf Verlangen Informationen über die Akkreditierung einer internen Stelle von den Unternehmen, dem sie angehört, oder von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort zu übermitteln.

11. Teil

Spezielle Sicherheitsbestimmungen

1. Hauptstück

Geltungsbereich

§ 185. (1) Dieser Gesetzesteil gilt für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genützt werden sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich auf solchen Eisenbahnen Eisenbahnverkehrsdienste erbringen;
2. Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.
3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vorortеverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
5. Schienenfahrzeuge, die überwiegend für die Erbringung von Eisenbahnpersonenverkehrsdiensten im Stadt- und Vorortеverkehr auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 3 eingesetzt werden, und die mit bestimmten Bauteilen für schwere Schienenfahrzeuge ausgerüstet sind, wenn diese Ausrüstung für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt einer Hauptbahn oder einer anderen als in Z 3 angeführten vernetzten Nebenbahn ausschließlich zu Verbindungszwecken mit einer anderen vernetzten Nebenbahn gemäß Z 3 erforderlich ist.

2. Hauptstück
Nationale Vorschriften

Begriffsbestimmung

§ 186. Nationale Vorschriften im Sinne dieses Gesetzesteils sind rechtlich verbindliche Normen, in denen die die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf Eisenbahnen betreffende Anforderungen, insbesondere technische Anforderungen, enthalten sind und die für Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder für Dritte gelten.

Erlassung nationaler Vorschriften

§ 187. (1) Neue nationale Vorschriften dürfen nur mehr in folgenden Fällen erlassen werden:

1. wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer gemeinsamen Sicherheitsmethode abgedeckt sind;
2. wenn Betriebsvorschriften von unter diesen Gesetzesteil fallenden Eisenbahnen von den TSI noch nicht abgedeckt sind;
3. als dringende Präventivmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall oder einer Störung;
4. wenn eine bereits notifizierte nationale Vorschrift überarbeitet werden muss; oder
5. wenn Vorschriften mit Anforderungen an das Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, einschließlich Auswahlkriterien, physische und psychische Eignung und Berufsausbildung, noch nicht von einer TSI oder der Richtlinie 2007/59/EG abgedeckt sind.

(2) Die Behörde hat der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union mit Hilfe des geeigneten IT-Systems gemäß Art. 27 der Verordnung (EU) 2016/796 einen ausreichend ausgearbeiteten Entwurf für eine neue nationale Vorschrift zusammen mit einer Begründung für ihre Einführung zur Prüfung vorzulegen. Diese Übermittlung hat rechtzeitig und innerhalb der in Art. 25 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Fristen vor der geplanten rechtlichen Verbindlichmachung der vorgeschlagenen neuen nationalen Vorschrift zu erfolgen.

(3) Im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen können neue nationale Vorschriften unverzüglich rechtlich verbindlich und anwendbar gemacht werden. Solche nationalen Vorschriften sind gemäß Art. 27 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2016/796 zu notifizieren.

(4) Die Behörde hat der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union neue nationale Vorschriften unter Nutzung des geeigneten IT-Systems gemäß Art. 27 der Verordnung (EU) 2016/796 zu notifizieren.

3. Hauptstück
Sicherheitsmanagementsystem

Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems

§ 188. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz in Österreich haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen und sonstige Eisenbahnunternehmen können ein Sicherheitsmanagementsystem einführen, um sicherzustellen, dass beim Betrieb von Eisenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und dem Verkehr auf Eisenbahnen mindestens die gemeinsamen Sicherheitsziele erreicht werden können, die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und die einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden und die notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften angewendet werden.

Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems

§ 189. (1) Alle wichtigen Elemente eines Sicherheitsmanagementsystems, insbesondere die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation, sind zu dokumentieren.

Inhalt des Sicherheitsmanagementsystems

§ 190. (1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat aufzuzeigen, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagements gewährleistet wird. Es hat ein eindeutiges Bekenntnis zur durchgängigen Anwendung von Kenntnissen des Faktors Mensch und von Methoden im Umgang damit zu enthalten. Es ist so zu gestalten, dass damit eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens

gefördert wird, durch die das Personal ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.

(2) Das Sicherheitsmanagementsystem hat der Betriebsart, dem Betriebsumfang und dem geographischen Tätigkeitsgebiet und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung zu tragen. Es hat die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und Materialbeschaffung sowie des Einsatzes von Auftragnehmern, verbunden sind, zu gewährleisten. Soweit angezeigt und angemessen hat das Sicherheitsmanagementsystem auch die Risiken zu berücksichtigen, die sich aus der Tätigkeit anderer Akteure als Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer ergeben.

(3) Das Sicherheitsmanagementsystem jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Folgen zu berücksichtigen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen auf seiner Eisenbahninfrastruktur ergeben, und zu gewährleisten, dass alle Eisenbahnverkehrsunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Sicherheitsvorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können.

(4) Sicherheitsmanagementsysteme haben der Zielsetzung Rechnung zu tragen, die Notfallverfahren des Eisenbahninfrastrukturunternehmens mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die seine Eisenbahninfrastruktur nutzen, und mit den Notfalldiensten zu koordinieren, um ein schnelles Eingreifen der Rettungsdienste zu erleichtern sowie mit allen sonstigen Akteuren, die in einer Notsituation hinzugezogen werden können. Bei grenzüberschreitender Infrastruktur ist die erforderliche Koordinierung und Vorbereitung der zuständigen Notfalldienste beiderseits der Grenze durch die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Infrastrukturbetreibern zu erleichtern.

Grundelemente des Sicherheitsmanagementsystems

§ 191. (1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat folgende Grundelemente zu enthalten:

1. eine Sicherheitsordnung, die von zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
2. die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie die zur Erreichung dieser Ziele erstellten Pläne und Verfahren;
3. Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die in TSI, nationalen Sicherheitsvorschriften, in einschlägigen Bundesgesetzen oder in Verordnungen, die auf Grund von Bundesgesetzen ergangen sind, oder in auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Bescheiden festgelegt sind; Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass diese Normen oder anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des verwendeten Materials und während der gesamten Dauer des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn erfüllt werden;
4. Verfahren und Methoden für die Ermittlung von Risiken, die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder dem Einsatz von neuem Material Risiken für Eisenbahnanlagen, den Betrieb der Eisenbahn, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn, dem Verkehr auf der Eisenbahn oder die Schnittstelle zwischen Mensch, Maschine und Organisation ergeben;
5. Schulungsprogramme für das Personal und Systeme, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird, einschließlich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung;
6. Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen des Eisenbahnsystems;
7. Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Kontrolle der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
8. Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die erforderlichen Präventionsmaßnahmen ergriffen werden;
9. die Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden; und
10. Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben entsprechend den Ergebnissen der Bewertung der Risiken, die sich aus ihren eigenen Tätigkeiten ergeben, jedes weitere Element in das Sicherheitsmanagementsystem aufzunehmen, das erforderlich ist, um Sicherheitsrisiken abzudecken.

Hilfe für Unfallopfer

§ 192. Nach einem schweren Unfall haben die daran beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen den Fahrgästen, die Opfer des schweren Unfalls geworden sind, 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 diese Fahrgäste und deren Familienangehörige.

Sicherheitsbericht

§ 193. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz in Österreich haben der Behörde jedes Jahr vor dem 31. Mai einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht und der Folgendes zu enthalten hat:

1. Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
2. eine Darstellung über die Entwicklung der österreichischen und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
3. die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
4. Angaben über Mängel und Störungen der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn, die für die Behörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren mitgeteilten Risiken; und
5. einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

4. Hauptstück
Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Erforderlichkeit

§ 194. Die Ausübung von Zugang auf der Eisenbahninfrastruktur von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen darf nur solchen Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährt werden, die Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind. Mit der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist nachgewiesen, dass das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, einen sicheren Betrieb im geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet durchzuführen. Aus dieser einheitlichen Sicherheitsbescheinigung muss ersichtlich sein, dass die vom Zugang betroffenen Eisenbahnen im geographischen Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnverkehrsunternehmens liegen. Weiters muss der auf diesen Eisenbahnen zu erbringende Eisenbahnverkehrsdienst als von der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung erfasste Art und Umfang des Betriebes aufscheinen.

Ausstellung, Aktualisierung und Erneuerung

§ 195. (1) Soweit nicht die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zuständig ist, ist die Behörde für die Ausstellung, Erneuerung und Aktualisierung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung entsprechend den Vorgaben in den von der Europäischen Kommission gemäß Art. 10 Abs. 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten zuständig.

(2) Die Behörde ist für die Erledigung von Anträgen auf Ausstellung, Erneuerung und Aktualisierung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zuständig,

1. wenn das im Antrag angegebene geographische Tätigkeitsgebiet ausschließlich in der Republik Österreich liegt, und
2. wenn im Antrag angegeben wird, dass sie zuständig sein soll.

(3) Unter einem geographischen Tätigkeitsgebiet sind Eisenbahnen oder Netze von Eisenbahnen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verstehen, auf denen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auszuüben beabsichtigt.

(4) Im Zuge des Verfahrens zur Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind sowohl die Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch die Behörde berechtigt, Vor-Ort-Besuche und Vor-Ort-Inspektionen beim antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Audits durchzuführen.

(5) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat eine Aktualisierung der Sicherheitsbescheinigung zu beantragen, wenn Art und Umfang des Betriebes wesentlich geändert werden oder das geographische Tätigkeitsgebiet erweitert wird.

(6) Im Ermittlungsverfahren können auch akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung als Sachverständige bestellt werden.

(7) Die Behörde hat über Anträge auf Ausstellung, Aktualisierung oder Erneuerung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber vier Monate nach Vorliegen aller angeforderten und entscheidungsrelevanten Angaben zu entscheiden.

Einschränkung oder Widerruf

§ 196. Sind die Voraussetzungen für eine von der Behörde ausgestellte, aktualisierte oder erneuerte einheitliche Sicherheitsbescheinigung nicht mehr oder nicht mehr gänzlich gegeben, hat sie eine solche unter Angabe von Gründen zu widerrufen oder einzuschränken. Davon hat die Behörde die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu unterrichten.

Überprüfung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 197. (1) Die Behörde kann vom Eisenbahnverkehrsunternehmen bei einer wesentlichen Änderung unmittelbar anzuwendender Rechtsvorschriften im Bereich der Sicherheit eine Überprüfung, ob die Voraussetzungen für die von ihr ausgestellte, aktualisierte oder erneuerten einheitliche Sicherheitsbescheinigung noch vorliegen, verlangen. Dies gilt sinngemäß auch für die Eisenbahnagentur der Europäischen Union im Hinblick auf von ihr ausgestellte, aktualisierte oder erneuerte einheitliche Sicherheitsbescheinigungen.

(2) Die Behörde hat dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Überprüfung eine ihrer Art und ihrem Umfang angemessene Frist zu setzen.

(3) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat der Behörde das Ergebnis seiner Überprüfung und seine darauf fußende weitere Vorgangsweise mitzuteilen. Diese Mitteilungspflicht gilt auch zugunsten der Eisenbahnagentur der Europäischen Union für eine von ihr verlangte Überprüfung.

5. Hauptstück
Sicherheitsgenehmigung

Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung

§ 198. Zur Verwaltung und zum Betrieb von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen bedarf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen einer Sicherheitsgenehmigung, deren Ausstellung, Aktualisierung oder Erneuerung der Behörde obliegt.

Antrag

§ 199. Die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag sind Nachweise beizugeben, die belegen,

1. dass das antragstellende Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein diesem Bundesgesetz oder unmittelbar anzuwendenden Unionsrecht entsprechendes Sicherheitsmanagementsystem und
2. dass Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb der Verkehrssteuerungs- und Signalgebungsverfahren gehört,

eingeführt hat. Der Nachweis gemäß Z 1 gilt jedenfalls dann als erbracht anzusehen, wenn das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem von einer gemäß dem Akkreditierungsgesetz 2012 entsprechend akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle zertifiziert worden ist. Aus dem vorzulegenden Zertifikat hat ersichtlich zu sein, dass das Sicherheitsmanagementsystem den §§ 189 bis 191 sowie unionsrechtlich vorgegebenen Kriterien entspricht und geeignet ist, die im § 188 angeführten Ziele zu erreichen. Das Zertifikat darf längstens ein Jahr vor der Einbringung des Antrages um Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung ausgestellt worden sein.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 200. Die Sicherheitsgenehmigung ist zu erteilen,

1. wenn das eingeführte Sicherheitsmanagementsystem diesem Bundesgesetz oder unmittelbar anwendbaren Unionsrecht entspricht und
2. wenn die eingeführten Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungsverfahren gehört, geeignet sind eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn zu gewährleisten.

Mit der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gelten das eingeführte Sicherheitsmanagementsystem einschließlich der eingeführten Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen als genehmigt.

Gültigkeit und Erneuerung der Sicherheitsgenehmigung

§ 201. Die Sicherheitsgenehmigung ist mit einer Gültigkeitsdauer von fünf Jahren zu versehen. Sie ist auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dem die im § 199 angeführten Nachweise beizulegen sind, von der Behörde zu erneuern, wenn die im § 200 angeführten Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen.

Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung

§ 202. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung durch die Behörde zu beantragen, wenn die Teilsysteme Infrastruktur, Signalgebung oder Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden.

(2) Dem Antrag sind Nachweise über die aktualisierten, im § 199 Z 2 angeführten Verfahren und Bestimmungen beizugeben. Die Behörde hat die Sicherheitsgenehmigung zu aktualisieren, wenn die aktualisierten Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungsverfahren gehört, geeignet sind eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn zu gewährleisten.

Widerruf, Einschränkung

§ 203. Sind die Voraussetzungen für eine ausgestellte, aktualisierte oder erneuerte Sicherheitsgenehmigung nicht mehr gegeben, hat die Behörde die Sicherheitsgenehmigung entweder einzuschränken oder zu widerrufen.

Mitteilungspflicht der Behörde

§ 204. Die Behörde hat die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb einer Frist von zwei Wochen über die Ausstellung, Erneuerung, Aktualisierung und den Widerruf einer Sicherheitsgenehmigung unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Datums der Ausstellung, Erneuerung oder des Widerrufes der Sicherheitsgenehmigung, des Geltungsbereiches und der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder erneuerten Sicherheitsgenehmigung zu unterrichten. Ist die Sicherheitsgenehmigung widerrufen worden, sind der Eisenbahnagentur der Europäischen Union überdies die Gründe für den Widerruf mitzuteilen.

Entscheidungspflicht

§ 205. Die Behörde hat über Anträge auf Ausstellung, Aktualisierung oder Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber vier Monate nach Vorliegen aller angeforderten und entscheidungsrelevanten Angaben zu entscheiden. Im Ermittlungsverfahren können auch akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung als Sachverständige bestellt werden.

Überprüfung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 206. (1) Die Behörde kann vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei einer wesentlichen Änderung unmittelbar anzuwendender Rechtsvorschriften im Bereich der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen eine Überprüfung, ob die Voraussetzungen für die von ihm ausgestellte, aktualisierte oder erneuerten Sicherheitsgenehmigung noch vorliegen, verlangen.

(2) Die Behörde hat dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Überprüfung eine ihrer Art und ihrem Umfang angemessene Frist zu setzen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat der Behörde das Ergebnis seiner Überprüfung und seine darauf fußende weitere Vorgangsweise mitzuteilen.

6. Hauptstück
Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

Zuweisung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle

§ 207. Ein Schienenfahrzeug darf nur dann auf einer Eisenbahn betrieben werden, wenn ihm eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die für dessen Instandhaltung zuständig ist, zugewiesen ist, und diese für die Instandhaltung zuständige Stelle im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister für dieses Schienenfahrzeug registriert ist.

Aufgabe einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle

§ 208. Eine für die Instandhaltung zuständige Stelle hat sicherzustellen, dass die Schienenfahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.

Instandhaltungssystem

§ 209. (1) Zur Erfüllung ihrer Aufgabe hat eine für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem für in ihren Aufgabenbereich fallende Schienenfahrzeuge einzurichten und mittels dieses Systems wie folgt zu verfahren:

1. Sie hat sicherzustellen, dass die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge gemäß den Instandhaltungsunterlagen jedes Schienenfahrzeuges und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und einschlägigen Bestimmungen der TSI erfolgt;
2. Sie hat die in den CSM festgelegten erforderlichen Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, gegebenenfalls mit anderen Akteuren, anzuwenden;
3. Sie hat dafür zu sorgen, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung ergreifen und hiezu die CSM für die Überwachung anwenden und dass dies vertraglich vereinbart wird; und
4. Sie hat die Nachvollziehbarkeit ihrer Instandhaltungstätigkeiten sicherzustellen.

(2) Die für die Instandhaltung zuständige Stelle hat der Behörde und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union die unter Abs. 1 Z 3 angeführten vertraglichen Vereinbarungen auf Verlangen offenzulegen.

Funktionen des Instandhaltungssystems

§ 210. (1) Das Instandhaltungssystem hat folgende Funktionen zu erfüllen:

1. eine Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung der unter Z 2 bis 4 genannten Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustandes des Schienenfahrzeuges beim Betrieb auf Eisenbahnen;
2. eine Instandhaltungsentwicklungsfunktion mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Konfigurationsmanagements, auf der Grundlage von Konstruktions- und Betriebsdaten sowie Leistung und Erfahrungen;
3. eine Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der Abzweigung von Schienenfahrzeugen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung;
4. eine Instandhaltungserbringungsfunktion zur Erbringung der technischen Instandhaltung eines Schienenfahrzeuges oder von Teilen davon, einschließlich der Betriebsfreigabeunterlagen.

(2) Die für die Instandhaltung zuständige Stelle hat jedenfalls die Managementfunktion selbst auszuführen. Die Instandhaltungsentwicklungsfunktion, die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagement-funktion und die Instandhaltungserbringungsfunktion kann die für die Instandhaltung zuständige Stelle jedoch ganz oder in Teilen an andere Vertragspartner wie etwa Ausbesserungswerke untervergeben.

(3) Die für die Instandhaltung zuständige Stelle hat zu gewährleisten, dass alle Funktionen des Instandhaltungssystems die Anforderungen und Bewertungskriterien, die in den gemäß Art. 14 Abs. 8 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten festgelegt werden, erfüllen.

(4) Ausbesserungswerke haben die Anforderungen anzuwenden, die in den gemäß Art. 14 Abs. 8 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten festgelegt werden und die sich auf die zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten beziehen.

Zertifizierung des Instandhaltungssystems für Güterwagen

§ 211. (1) Eine für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle darf diese Tätigkeit nur ausüben, wenn sie über eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügt, die von einer gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 entsprechend akkreditierten Zertifizierungsstelle entsprechend den Vorgaben

der gemäß Art. 14 Abs. 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakte auszustellen ist.

(2) Die Zertifizierungsstelle hat der Behörde und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die Aussetzung oder den Widerruf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung unverzüglich mitzuteilen.

7. Hauptstück
Risikobegrenzung

Maßnahmen

§ 212. (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben:

1. gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren, erforderliche Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen, wobei sie die in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden festgelegten Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken anzuwenden haben;
2. in ihren Sicherheitsmanagementsystemen Risiken Rechnung zu tragen, die mit den Tätigkeiten von anderen Akteuren und Dritten verbunden sind;
3. gegebenenfalls andere Akteure, wie insbesondere Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer, vertraglich dazu zu verpflichten, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen; und
4. dafür zu sorgen, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hiefür die gemeinsamen Sicherheitsmethoden für Überwachungsverfahren anwenden und dass dies in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird.

(2) Die gemäß Abs. 1 Z 4 abgeschlossenen Vereinbarungen sind der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und der Behörde gegenüber auf deren Verlangen offenzulegen.

(3) Für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständige Stellen und alle anderen Akteure, wie insbesondere Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer, haben:

1. die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren, durchzuführen; und
2. dafür zu sorgen, dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile, Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen für den sicheren Betrieb einer Eisenbahn, den sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und dem sicheren Verkehr auf Eisenbahnen entsprechen.

Kenntnis eines Sicherheitsrisikos

§ 213. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständige Stellen und alle anderen Akteure, wie insbesondere Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer, die ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung, einschließlich bei strukturellen Teilsystemen, erkennen oder Kenntnis darüber erhalten, haben im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse die zur Ausräumung des erkannten Sicherheitsrisikos erforderlichen Abhilfemaßnahmen zu ergreifen und diese Risiken den Betroffenen zu melden. Die Betroffenen haben weitere erforderliche Abhilfemaßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Eisenbahn, eines sicheren Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und eines sicheren Verkehrs auf der Eisenbahn zu ergreifen.

Austausch von Schienenfahrzeugen

§ 214. Werden Schienenfahrzeuge zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgetauscht, haben alle betroffenen Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb des Schienenfahrzeuges auf einer Eisenbahn erforderlichen relevanten Informationen, wie beispielsweise Informationen zum Zustand des Schienenfahrzeuges und seiner Vorgeschichte, Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere, zu übermitteln.

12. Teil
Aufsicht

Sicherheitsmanagementsystem

§ 215. (1) Die Behörde hat die kontinuierliche Einhaltung der den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem anzuwenden, zu beaufsichtigen.

(2) Für die Aufsicht hat die Behörde die in den einschlägigen CSM für die Aufsicht dargelegten Grundsätze anzuwenden und sicherzustellen, dass ihre Aufsichtstätigkeit insbesondere die Überprüfung der Anwendung der folgenden Punkte durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließt:

1. des Sicherheitsmanagementsystems zwecks Überwachung seiner Wirksamkeit;
2. der einzelnen Komponenten oder Teilkomponenten des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich der Betriebstätigkeiten, der Bereitstellung von Instandhaltung und Material und des Einsatzes von Auftragnehmern, zwecks Überwachung ihrer Wirksamkeit; und
3. der CSM.

(3) Bei der Beaufsichtigung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems kann die Behörde auch die Sicherheitsleistung der Akteure und gegebenenfalls der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen berücksichtigen, soferne deren Tätigkeit sich auf die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auswirken.

(4) Ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union tätig, hat die Behörde ihre Aufsichtstätigkeit mit den Aufsichtstätigkeiten der anderen für die Aufsicht über dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit dem Zweck zu koordinieren, dass alle Informationen zu dem Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander ausgetauscht werden, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung.

(5) Ergeben Ermittlungen im Zuge der Aufsicht, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle trifft, hat die Behörde diesbezüglich Informationen mit den für die Aufsicht über das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union und mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union Informationen auszutauschen.

(6) Die Behörde kann, um Eisenbahnverkehrsunternehmen Doppelinspektionen und –audits zu ersparen, einen gemeinsamen Aufsichtsplan mit anderen für die Aufsicht über das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union erstellen. Dabei ist der Art und dem Umfang der Beförderungstätigkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens in jedem betroffenen Mitgliedstaat der Europäischen Union Rechnung zu tragen.

Mitteilungspflichten

§ 216. (1) Eisenbahnverkehrsunternehmen, auf die der 11. Teil dieses Bundesgesetzes anzuwenden ist und die einen neuen Eisenbahnbetrieb aufzunehmen beabsichtigen, haben die Behörde spätestens zwei Monate vor der beabsichtigten Aufnahme des neuen Eisenbahnbetriebes in Kenntnis zu setzen und eine Aufstellung der Personalkategorien und der Schienenfahrzeugtypen vorzulegen.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind, haben die Behörde von jeder wesentlichen Änderung der im Abs. 1 angeführten Informationen in Kenntnis zu setzen.

Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer

§ 217. Die für die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß Arbeitszeitgesetz, BGBl. 461/1969, zuständigen Arbeitsinspektorate haben mit der Behörde zusammenzuarbeiten, damit sie ihre Rolle bei der Überwachung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn und der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn wahrnehmen kann.

Antrag auf Einschränkung oder Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung

§ 218. Ergeben Ermittlungen der Behörde, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die für die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, und ist diese einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellt worden, hat die Behörde bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union die Einschränkung oder den Widerruf der vor ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu beantragen.

Schwerwiegendes Sicherheitsrisiko

§ 219. (1) Ergeben gemäß diesem Gesetzesteil durchgeführte Ermittlungen im Zuge der Aufsichtstätigkeit der Behörde ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko bei einem zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems verpflichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen, hat die Behörde diesem die Befolgung vorläufiger, verhältnismäßiger Sicherheitsmaßnahmen aufzutragen. Solche Sicherheitsmaßnahmen können auch darin bestehen, dass dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine sofortige Einschränkung oder Aussetzung dessen Betriebes aufgetragen wird.

(2) Ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem die Befolgung von Sicherheitsmaßnahmen aufgetragen wurde, Inhaber einer von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, hat die Behörde die Eisenbahnagentur der Europäischen Union von den von ihr zur Befolgung aufgetragenen Sicherheitsmaßnahmen unter Beilage von Belegen, die eine derartige behördliche Vorgangsweise als gerechtfertigt erkennen lassen, unverzüglich zu unterrichten.

(3) Die Behörde hat

1. auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die aufgetragene Befolgung von Sicherheitsmaßnahmen aufzuheben, wenn die Gründe für die aufgetragene Befolgung von Sicherheitsmaßnahmen weggefallen sind, oder
2. auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Befolgung anderer Sicherheitsmaßnahmen aufzutragen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen zwischenzeitlich wenigstens teilweise Maßnahmen zur Beseitigung des schwerwiegenden Sicherheitsrisikos durchgeführt hat, die andere Sicherheitsmaßnahmen rechtfertigen.

(4) Sind seit der behördlichen Auftragung an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, Sicherheitsmaßnahmen zu befolgen, bereits mehr als drei Monate vergangen und sind die Sicherheitsmaßnahmen zu diesem Zeitpunkt noch immer zu befolgen, hat die Behörde die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu ersuchen, eine von ihr für dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung einzuschränken oder zu widerrufen.

Teilsysteme

§ 220. Die Behörde hat die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, auf die der 8. Teil anzuwenden ist, zu beaufsichtigen und sicherzustellen, dass diese Teilsysteme den grundlegenden Anforderungen genügen.

Sonstige Aufsichtstätigkeiten

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

Befugnisse im Rahmen der Aufsicht

§ 222. (1) Führt die Behörde aufgrund dieses Bundesgesetzes oder aufgrund unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen Überprüfungen oder Überwachungen durch, hat der Überprüfte oder Überwachte auf Verlangen der Behörde oder der von ihr beigezogenen Sachverständigen,

1. die für die Überprüfung oder Überwachung erforderlichen Auskünfte zu erteilen, die für die Überprüfung oder Überwachung erforderliche Unterlagen zur Einsichtnahme vorzulegen und deren Vervielfältigung zu dulden,
2. Unterlagen, die für die Überprüfung oder Überwachung erforderlich sind, vorzulegen, in diese Einsicht nehmen zu lassen und diese zu vervielfältigen,

3. die Durchführung eines Augenscheines zu dulden und dabei das gefahrlose Betreten und Besichtigen von Anlagen, Einrichtungen, Schienenfahrzeugen, Lagern und sonstigen Räumlichkeiten in dem für die Überprüfung erforderlichen Ausmaß zu ermöglichen,
4. aktiv an der Überprüfung oder Überwachung mitzuwirken, insbesondere durch beigestelltes, fachkundiges Personal die Funktionsfähigkeit von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen, von Schienenfahrzeugen sowie von Anlagen und Betriebsmitteln in Schulungseinrichtungen vorzuführen, und
5. die Aufnahme von Beweisen zu dulden.

(2) Zur Wahrnehmung der Aufsichtstätigkeiten gemäß §§ 215 und 220 ist die Behörde über die Befugnisse des Abs. 1 hinaus überdies zur Durchführung der dafür notwendigen Inspektionen, Audits und Untersuchungen berechtigt und es ist ihr Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente und der Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder von Eisenbahnverkehrsunternehmen, und falls erforderlich, von allen Akteuren zu gewähren. Diese Befugnisse stehen auch der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu, wenn sie ihren Aufgaben im Zusammenhang mit einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen nachkommt.

(3) Die Behörde ist überdies berechtigt, zur Wahrnehmung der im Abs. 2 angeführten Aufgaben die technische Unterstützung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonst qualifizierter Stellen anzufordern.

Ankündigung vor Wahrnehmung bestimmter Aufsichtsbefugnisse

§ 223. (1) Die Behörde hat die Durchführung von Augenscheinen, Inspektionen, Audits und Untersuchungen den davon Betroffenen mindestens vierzehn Tage vorher zeitgerecht anzukündigen.

(2) Von der vierzehntägigen Frist zur Ankündigung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen kann bei Gefahr im Verzug oder in Fällen, in denen die Ankündigung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen deren Zweck vereiteln würde, abgewichen werden; diesfalls ist die Durchführung dieser Maßnahmen ehestmöglich, spätestens aber vor ihrem Beginn anzukündigen. Ist eine Ankündigung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen auf Grund von Gefahr im Verzug oder wegen Abwesenheit des von diesen Maßnahme Betroffenen nicht möglich, ist dieser nachträglich von den durchgeführten, im Abs. 1 angeführten Maßnahmen in Kenntnis zu setzen, wenn er bei der Durchführung dieser Maßnahmen nicht anwesend war.

(3) Die Behörde hat bei Durchführung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen darauf zu achten, dass Beeinträchtigungen des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, Beeinträchtigungen des Betriebes von Schulungseinrichtungen und Beeinträchtigungen des Betriebes von Einrichtungen der von der Durchführung der Maßnahmen betroffenen Akteure soweit wie möglich vermieden werden.

Herstellung eines rechtskonformen Zustandes

§ 224. (1) Widerspricht das Ergebnis einer Überprüfung, einer Überwachung oder von Aufsichtstätigkeiten den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den Bestimmungen unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen, den Bestimmungen von Verordnungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen wurden, oder Bescheiden, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen wurden, hat die Behörde den von der Überprüfung, Überwachung oder der Aufsichtstätigkeit Betroffenen mit Verfahrensanordnung zur Herstellung eines diesen Bestimmungen und Bescheiden entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, von ihr zu bestimmenden Frist aufzufordern.

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

(3) Abs. 1 gilt nicht, wenn eine behördliche Vorgangsweise nach §§ 19b oder 218 geboten ist.

13. Teil
Schlussbestimmungen

1. Hauptstück
Strafen, Verwalterbestellung

§ 225. (1) Wer den Bestimmungen der §§ 42, 43, 46 bis 47b oder den auf Grund der §§ 47c und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern im folgenden nichts anderes bestimmt ist, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 2 180 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 21a das Verhalten einschließlich der Ausbildung von Eisenbahnbediensteten nicht durch allgemeine Anordnungen regelt,
2. entgegen § 22 Abs. 2 Tarife und Fahrpläne nicht rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten veröffentlicht,
3. entgegen § 22 Abs. 5 die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen nicht durch Aushang an geeigneter Stelle bekannt macht,
4. entgegen § 25 ohne die erforderliche Genehmigung eine öffentliche Eisenbahn oder Teile einer öffentlichen Eisenbahn veräußert oder verpachtet sowie den ganzen oder einen Teil des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sonst überlässt oder die Abwicklung des Verkehrs auf einer öffentlichen Eisenbahn oder auf Teilen einer öffentlichen Eisenbahn sonst überlässt,
5. entgegen § 26 der Behörde keine erforderlichen Auskünfte erteilt, den Behördenorganen nicht alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstige Belege zur Einsicht und Prüfung vorlegt oder über den Geschäftsbetrieb nicht so Buch führt, dass die Behörde jederzeit die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Feststellungen treffen kann, oder
6. gegen die Bestimmungen der gemäß § 19 Abs. 4 und 5 sowie § 47c erlassenen Verordnungen zuwider handelt.

(3) Zuwiderhandlungen gegen die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen sind mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen. Ist eine Person bereits einmal wegen einer derartigen Zuwiderhandlung bestraft worden, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen verhängt werden; ist eine solche Person bereits zweimal bestraft worden, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um die betreffende Person von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten.

(4) Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften gemäß Abs. 3, die sich ausschließlich auf im Verlaufe von Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) angelegte schienengleiche Bahnübergänge beziehen, sind im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, von der Landespolizeidirektion zu bestrafen.

(5) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor:

1. wenn durch die Tat Sachschaden an Sicherungseinrichtungen oder Verkehrszeichen an schienengleichen Bahnübergängen entstanden ist, sofern die nächste Bahndienststelle oder die nächste Polizeidienststelle hievon ohne unnötigen Aufschub und unter Bekanntgabe der Identität der Beteiligten verständigt wurde;
2. wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(6) Die Landespolizeidirektionen, insoweit diese für das Gebiet einer Gemeinde zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz sind, und die Organe der Bundespolizei haben an der Vollziehung der §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47a und 47b sowie der auf Grund des § 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften und des Art. III Abs. 1 Z 2 des Einführungsgesetzes zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen 2008 (EGVG), BGBl. I Nr. 87 mitzuwirken durch

1. Vorbeugungsmaßnahmen gegen drohende Verwaltungsübertretungen;

2. Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, wie insbesondere die Festnahme und Vorführung von auf frischer Tat betretenen Personen (§ 30 Abs. 3, §§ 35 und 36 VStG), die Festsetzung und Einhebung einer vorläufigen Sicherheit (§ 37a VStG) und die Erstattung von Anzeigen;
3. die Ahndung von Verwaltungsübertretungen, die in einem Zuwiderhandeln gegen Bestimmungen einer gemäß § 49 Abs. 3 erlassenen Verordnung bestehen, mit Organstrafverfügungen (§ 50 VStG).

50 vH der Strafgelder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die von Organen der Bundespolizei wahrgenommen werden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für diese Organe zu tragen hat. 20 vH der Strafgelder aus Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 3, die durch eingerichtete bildverarbeitende technische Einrichtungen (§ 50) festgestellt worden sind, fließen dem Eisenbahnunternehmen zu.

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

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

(Anm.: Z 12 aufgehoben durch Art. 1 Z 54, BGBl. I Nr. 143/2020)

13. ein Schienenfahrzeug ohne die hiefür erforderliche Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt, oder
14. ein Schienenfahrzeug auf solchen Eisenbahnen in Betrieb nimmt, die nicht von der Bauartgenehmigung erfasst sind.

(Anm.: Z 15 bis 17 aufgehoben durch Art. 1 Z 54, BGBl. I Nr. 143/2020)

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

1. der Vorlagepflicht nach § 53c Abs. 2 nicht nachkommt,
2. der Vorlagepflicht nach § 53d nicht nachkommt,
3. die Bestimmungen über das Rechnungswesen im § 55 Abs. 2 und 3 nicht beachtet,
4. entgegen § 55 Abs. 5 der Schienen-Control Kommission nicht alle sachdienlichen Informationen zukommen lässt,

(Anm.: Z 5 aufgehoben durch Z 29, BGBl. I Nr. 60/2019)

6. entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung und Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union nicht nachkommt,
7. entgegen § 59 Abs. 2 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht auf dem neuesten Stand hält,
8. entgegen § 59 Abs. 3 den Erwerb der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht ermöglicht,

9. entgegen § 59 Abs. 6 keine Informationen über Entgelte und Modalitäten mitteilt oder eine Internetseite bekannt gibt, auf der diese Informationen unentgeltlich und in elektronischer Form in für jedermann zugänglichen Weise veröffentlicht sind,
10. der Vorlagepflicht nach § 59 Abs. 7 nicht nachkommt,
11. entgegen § 59 Abs. 8 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich in elektronischer Form im Internet in für jedermann zugänglichen Weise bereitstellt oder die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control Kommission vorlegt,
12. entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt oder überträgt,
13. entgegen § 62b Abs. 3 die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausübt oder überträgt,
14. entgegen § 63 Abs. 2 zugewiesene Fahrwegkapazität überträgt oder zugewiesene Fahrwegkapazität für eine andere Art von Eisenbahnverkehrsdienst nutzt als die, für die ihm Fahrwegkapazität zugewiesen worden ist,
15. der Vorlagepflicht nach § 64 Abs. 5 nicht nachkommt,
16. entgegen § 65c Abs. 2 die Kapazitätsanalyse nicht durchführt,
17. entgegen § 65e Abs. 1 keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität erstellt,
18. entgegen § 68a Verhandlungen über die Höhe des zu entrichtenden Wegeentgeltes nicht unter Aufsicht der Schienen-Control Kommission führt,
19. der Vorlagepflicht nach § 73a Abs. 1 und 2 nicht nachkommt,
20. gemäß § 74 Abs. 1 Z 1, 2, 3 oder 4 untersagtes Verhalten nicht unterlässt,
21. sich nicht entsprechend dem gemäß § 74 Abs. 1 Z 1, 2, 3 oder 4 auferlegtem Verhalten verhält,
22. einem Bescheid der Schienen-Control Kommission nach § 74 Abs. 1 Z 6, 7 oder 11 nicht Folge leistet,
23. nicht den gemäß § 74 Abs. 1 Z 12 bis 15 mit Bescheid der Schienen-Control Kommission erteilten Aufträgen nachkommt,
24. nicht Maßnahmen umsetzt, die in Entscheidungen der Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs. 1 zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten getroffen wurden,
25. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leistet,
26. gegen die im § 78d vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
27. entgegen § 79b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt,
28. einem Bescheid der Schienen-Control Kommission nach § 81 Abs. 2 nicht Folge leistet,
29. entgegen §§ 82b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt,
30. gegen die im § 84a vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt, oder
31. entgegen § 84c Abs. 6 Auskünfte nicht erteilt oder notwendige sachdienliche Informationen nicht vorlegt.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Schienen-Control Kommission mit einer Geldstrafe bis zu 36 000 Euro zu bestrafen, wer

1. trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 72 Abs. 5 und 6 faktisch den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes verhindert,
2. trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 73 Abs. 5 und 6 faktisch den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, oder die Gewährung von Serviceleistungen verhindert, oder
3. trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 53c Abs. 5 faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung verhindert.

§ 228. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 14 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 95 Abs. 1 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,

2. einer Verordnung nach § 95 Abs. 3 zuwider handelt,
3. entgegen § 95 Abs. 6 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert,
4. ein Teilsystem betreibt, ohne dass für das Teilsystem eine ausgestellte EG-Prüferklärung vorliegt,
5. die im § 104 angeführten Teilsysteme ohne Vorliegen einer dafür notwendigen Genehmigung zur Inbetriebnahme betreibt,
6. entgegen § 108 Abs. 1 eine Ausschreibung durchführt,
7. der Unterrichtungsverpflichtung im § 108 Abs. 3 nicht nachkommt,
8. entgegen § 110 Abs. 4 ein Schienenfahrzeug ohne Vorliegen einer Genehmigung für das Inverkehrbringen in Verkehr bringt,
9. entgegen § 110 Abs. 5 ein Schienenfahrzeug auf Eisenbahnen einsetzt, die nicht in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet liegen,
10. entgegen § 112 der Pflicht zur Vergewisserung vor Einsatz eines Schienenfahrzeuges in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet nicht nachkommt,
11. gegen § 114 Abs. 1 verstößt, oder
12. entgegen § 115 Abs. 2 nicht für die Anbringung einer europäischen Fahrzeugnummer auf einem Schienenfahrzeug sorgt.

§ 229. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 14 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 194 Zugang auf Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen ausübt, ohne Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu sein, von deren ausgewiesenen geographischen Tätigkeitsgebiet die betreffenden Eisenbahnen nicht erfasst sind,
2. entgegen § 198 Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen verwaltet oder betreibt, ohne Inhaber einer dafür erforderlichen Sicherheitsgenehmigung zu sein,
3. entgegen § 207 ein Schienenfahrzeug betreibt, dem keine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen ist, oder
4. entgegen § 211 Abs. 1 die Tätigkeit einer für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle ausübt.

§ 230. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 14 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 219 Abs. 1 aufgetragene Sicherheitsmaßnahmen nicht befolgt,
2. entgegen § 222 Abs. 1 einem Verlangen der Behörde oder der von ihr beigezogenen Sachverständigen nicht nachkommt, oder
3. den in einem Bescheid nach § 224 Abs. 2 angeordneten Maßnahmen nicht nachkommt oder der Behörde trotz zweimaliger Aufforderung keinen Bericht vorlegt, wie er den im Bescheid angeordneten Maßnahmen entsprochen hat.

§ 231. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 2 180 Euro zu bestrafen, wer

1. der Bestimmung des § 21b zuwiderhandelt,
2. eine Klasse von Triebfahrzeugen auf einer im § 125 Abs. 1 angeführten Eisenbahn selbständig führt und bedient, obwohl er entweder kein Inhaber einer Bescheinigung ist oder die von ihm selbständig geführte und bediente Triebfahrzeugklasse nicht in seiner Bescheinigung ausgewiesen ist, oder,
3. auf einer im § 125 Abs. 1 angeführten Eisenbahn Triebfahrzeuge selbständig führt und bedient, obwohl er entweder kein Inhaber einer Bescheinigung ist oder die Eisenbahn nicht in seiner Bescheinigung ausgewiesen ist.

§ 232. (1) Wer

1. in die Tarife keine Beförderungs- oder Entschädigungsbedingungen gemäß § 22a aufnimmt,
2. der Pflicht zur Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen gemäß § 22b nicht nachkommt,
3. die für den Entschädigungsanpruch notwendigen Personen- und Fahrausweisdaten nicht unentgeltlich, in einer einvernehmlich festzulegenden Form und innerhalb einer einvernehmlich festgelegten Frist gemäß § 4 Abs. 2 des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes zur Verfügung stellt,

4. gegen die im § 78a Abs. 3 vorgesehenen Verpflichtungen, an einem Schlichtungsverfahren mitzuwirken, erforderliche Auskünfte zu erteilen und erforderliche Unterlagen vorzulegen, verstößt, oder
5. einem Bescheid der Schienen-Control Kommission gemäß § 78b zuwider handelt,

begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfalle bis zu 10 000 Euro zu bestrafen.

(2) Wer gegen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder gegen andere Bestimmungen des 1. bis 3. Hauptstückes des 1. Teiles des EisbBFG verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfalle mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro zu bestrafen.

§ 233. (1) Wenn der Konzessionsinhaber, ein Betriebsunternehmer oder der verantwortliche Betriebsleiter eines zum Bau und zum Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehenden behördlichen Anordnungen beharrlich missachtet, kann die Behörde einen Verwalter bestellen.

(2) Der von der Behörde bestellte Verwalter ist zu allen gerichtlichen und außergerichtlichen Geschäften und Rechtshandlungen befugt, die zur ordentlichen Verwaltung der Eisenbahn gehören. Insbesondere kann er alle Handlungen vornehmen, die erforderlich sind, um die Eisenbahn nach den Rechtsvorschriften und den Bestimmungen der Konzession ordnungsgemäß zu betreiben und zu erhalten. Er untersteht der Eisenbahnaufsicht im gleichen Umfang wie das Eisenbahnunternehmen.

(3) Die Kosten der Verwaltung sind vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Bestellung eines Verwalters schließt die Verhängung von Strafen nicht aus. Die Verwaltung ist aufzuheben, wenn eine ordentliche Verwaltung durch die Organe des Eisenbahnunternehmens gewährleistet ist.

2. Hauptstück
Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften, Verweisungen

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

§ 234. Die Aufgaben und Befugnisse der Arbeitsinspektion nach dem Arbeitsinspektionsgesetz 1993, BGBl. Nr. 27/1993, insbesondere die Überwachung der Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, erstrecken sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland, insoweit Tätigkeiten nach diesem Bundesgesetz in Österreich ausgeübt werden.

Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Union

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

1. Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012 S. 32, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2016/2370, ABl. Nr. L 352 vom 23.12.2016 S. 1;
2. Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung), ABl. Nr. L 138 vom 26.05.2016 S. 44;
3. Richtlinie (EU) 2016/798/EG über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 138 vom 26.05.2016 S. 102, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 110 vom 30.04.2018 S. 141;
4. Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 51, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2016/882, ABl. Nr. L 146 vom 3.06.2016 S. 22;
5. Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG, ABl. Nr. L 197 vom 24.07.2012 S. 1.

Verweisungen

§ 236. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, ist die Verweisung auf die jeweils geltende Fassung zu verstehen.

Personenbezogene Bezeichnungen

§ 237. Alle in diesem Bundesgesetz verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen sowohl weiblichen als auch männlichen Geschlechts.

3. Hauptstück
Übergangsbestimmungen, Vollziehung, In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957

§ 238. (1) Die im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 60/1957 bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuss der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen.

(2) Die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen finden unter der Voraussetzung, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn gewahrt ist, auf bereits bestehende Eisenbahnen nur insofern Anwendung, als die hiedurch bedingten Änderungen keine unverhältnismäßig hohen Kosten verursachen.

(Anm.: Abs. 3 und 4 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

(Anm.: Abs. 5 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 125/2006)

(Anm.: Abs. 6 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 38/2004

§ 239. Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf den in diesen Konzessionen ausgewiesenen Eisenbahnen.

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006

§ 240. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 zum Bau und zum Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilte Genehmigungen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf den in der Genehmigung ausgewiesenen Eisenbahnen.

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

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

diskriminierungsfrei einzuräumen.

(3) § 58 ist auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, nur in dem Ausmaß anzuwenden, im dem Gegenseitigkeit gewährleistet ist.

(Anm.: Abs. 4 bis 7 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)

(8) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes 125/2006 und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 für Hochbauten oder Kunstbauten erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 2 in der Fassung vor dem In-Kraft-Treten des § 31 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen.

(9) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 im Einzelfall für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen und auf Grund von Typenplänen für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

(10) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für Schienenfahrzeuge erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

(Anm.: Abs. 11 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 137/2015)

(Anm.: Abs. 12 aufgehoben durch Art. 1 Z 61, BGBl. 1 Nr. 143/2020)

(Anm.: Abs. 13 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 137/2015)

(14) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen. Dies gilt nicht für folgende, zu diesem Zeitpunkt anhängige Verwaltungsverfahren:

1. Verwaltungsverfahren für Schienenfahrzeuge zur Erteilung der Genehmigung auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung;
2. Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung für eisenbahntechnische Einrichtungen auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall, soweit es sich nicht um eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen handelt; falls es sich nicht um eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen handelt, sind diese Verwaltungsverfahren bescheidmäßig einzustellen;
3. Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen nach §§ 51 und 52 jeweils in der bisher geltenden Fassung.

(15) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren sind abweichend von Abs. 14 nach den durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 125/2006 geschaffenen Bestimmungen durchzuführen, wenn dies von dem Einbringer des verfahrenseinleitenden Antrages beantragt wird.

(16) Ist mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für ein Bauvorhaben bereits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 in der bisher geltenden Fassung erteilt worden, und wären nach der bisher geltenden Rechtslage noch Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 2, gemäß § 36 Abs. 2 und 3, oder gemäß § 36 Abs. 3, alle in der bisher geltenden Fassung, erforderlich, so ist für die von der bereits bestehenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für ein solches Bauvorhaben nicht oder nicht vollständig erfassten Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 erforderlich.

(Anm.: Abs. 17 aufgehoben durch Art. 1 Z 61, BGBl. 1 Nr. 143/2020)

(18) § 36 Abs. 1 ist auch auf solche vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 durchgeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen anzuwenden, für die zum Zeitpunkt ihrer Durchführung entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt worden ist, auch wenn sie nicht unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt worden sind.

(19) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von der Behörde gemäß § 43 Abs. 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen gelten als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen.

(Anm.: Abs. 20 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 137/2015)

(Anm.: Abs. 21 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 124/2011)

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010

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

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

Wirtschaftsraum im grenzüberschreitenden Verkehr, im Kabotageverkehr oder im Güterverkehr eingesetzt werden, und die aufgrund der Übergangsregelung im Abs. 1 über keine Fahrerlaubnis und keine Bescheinigung verfügen müssen, gelten die §§ 139 und 146 Abs. 4.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. jene österreichischen Eisenbahnen ausweisen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen

Eisenbahnsystem gehören und die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt sind und

2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(5) Eisenbahnunternehmen können für ihre Bediensteten, deren ausländische Fahrberechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen auf den zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Eisenbahnen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, anerkannt ist und die Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, ohne weitere Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, in einer auszustellenden Bescheinigung

1. jene österreichischen Eisenbahnen ausweisen, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die in einem Ergänzungszeugnis angeführt sind und
2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Bescheid, mit dem die vorangeführte ausländische Fahrberechtigung anerkannt wurde, oder die in einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

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

(7) Gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, bestellte Prüfungskommissäre, die zur Prüfung der fachlichen Kenntnisse von Triebfahrzeugführern für eine Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Eisenbahnen bestellt sind, die zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, gelten im Umfang und bis zum Ablauf ihrer Bestellung als gemäß § 148 bestellte sachverständige Prüfer. Personen und Stellen, die als Ärzte oder Psychologen mit der Begutachtung des Vorhandenseins der physischen bzw. psychischen Eignung von Personen als Triebfahrzeugführer im Sinne der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, betraut wurden und wiederholt tätig waren, dürfen auch mit Begutachtungen gemäß § 150 Abs. 3 betraut werden.

(Anm.: Abs. 8 und 9 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 96/2013)

Übergangsbestimmung zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013

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

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 143/2020

§ 243. (1) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters gelten weiterhin die §§ 108 und 109 sowie 112 bis 116 in der Fassung vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat die Daten eingetragener Schienenfahrzeuge im Einstellungsregister bis spätestens 16. Juni 2021 in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister zu migrieren.

(3) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters gilt § 207 mit der Maßgabe, dass ein Schienenfahrzeug nur dann auf einer Eisenbahn betrieben werden darf, wenn ihm eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die für dessen Instandhaltung zuständig ist, zugewiesen ist, und diese für die Instandhaltung zuständige Stelle im Einstellungsregister für dieses Schienenfahrzeug registriert ist.

(4) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters ist § 112 Z 1 mit der Maßgabe anzuwenden, dass sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergewissern hat, dass das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister registriert ist.

(5) Bereits vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 benannte akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen mit Sitz in Österreich, die bereits bisher im Rahmen des fachlichen

Umfanges ihrer Akkreditierung Prüfverfahren nach nationalen Vorschriften durchgeführt haben, gelten bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 als bestimmte Stellen im Sinne des § 183.

(6) Wer bis vor Ablauf des Tages vor dem Inkrafttreten des § 125 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 ein Prüfzeugnis oder ein Ergänzungszeugnis gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, ausgestellt bekommen hat, darf auch ohne Fahrerlaubnis und Bescheinigung bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 solche Triebfahrzeuge, die im Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, auf solchen nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen, die im Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, selbständig führen und bedienen.

(7) Wer zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens des § 126 Abs. 3 in der vor der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 geltenden Fassung auf Grundlage dieser Bestimmung Schienenfahrzeuge auf vernetzten Nebenbahnen selbständig geführt und bedient hat, darf weiterhin bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 Schienenfahrzeuge auf solchen vernetzten Nebenbahnen selbständig führen und bedienen.

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

1. jene Haupt- und vernetzten Nebenbahnen ausweisen, die nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt sind und
2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(9) Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2020 an Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen – Teil A und Sicherheitsbescheinigungen Teil B sind bis zu ihrem Ablauf einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gleichzuhalten. Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2020 an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen – Teil B sind bis zu ihrem Ablauf einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gleichzuhalten.

(10) Die mit dem Tag des Ablaufes der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Vollziehung

§ 244. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist

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

betraut.

Inkraftreten, Außerkrafttreten

§ 245. (1) § 10a, § 14 Abs. 6 erster Satz, § 17 Abs. 2, § 22 Abs. 1 letzter Satz, § 28, § 30 lit. b, § 52 Abs. 1, die §§ 54 bis 75 samt Überschriften, die §§ 77 bis 85 samt Überschriften, § 88, § 91 Abs. 7 und 8, § 93 Abs. 4 und § 96 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 166/1999 sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 54 bis 61 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

(2) Die §§ 24 bis 24g treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.

(3) § 12 Abs. 1 bis 3, § 13 Abs. 1 bis 3, § 15 samt Überschrift, § 16, § 17 Abs. 1, § 19 Abs. 1, § 26 Abs. 5, § 37 Abs. 3, § 43 Abs. 7, § 48, § 49 Abs. 1 und 2, § 51 Abs. 1, § 52 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und § 93 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 treten drei Monate nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 folgenden Monatsersten in Kraft. Gleichzeitig treten § 26 Abs. 2 und § 33 vierter und fünfter Satz außer Kraft. § 31 Abs. 1 bis 4 tritt mit Ablauf des

31. Dezember 2001 außer Kraft. § 86 Abs. 1 bis 3 und 6 Z 3, § 87 und § 88 Abs. 1 bis 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 treten mit 1. Jänner 2002 in Kraft.

(4) § 26 Abs. 5, § 30 lit. b, Abschnitt IVb (§§ 86 bis 102), § 106, § 109 Abs. 8 und 9 sowie § 111 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 67/2002 sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 86 bis 96 treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 67/2002 folgenden Monatsersten in Kraft.

(5) Der 5. Teil (§§ 53a bis 53f samt Überschriften), der 6. Teil (§§ 54 bis 75 samt Überschriften), § 77 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und das zweite sowie das dritte Hauptstück des 8. Teiles (§§ 103 bis 123 samt Überschriften), § 125, § 126, § 127 und § 130 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 folgenden Monatsersten in Kraft. Mit dem In-Kraft-Treten des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 tritt die Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, außer Kraft.

(6) § 19 Abs. 2a und § 52 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. 123/2005 treten mit 1. Jänner 2006 in Kraft.

(7) Die §§ 123a bis 123c samt Überschriften in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 treten mit 1. Juli 2007 in Kraft. Die §§ 28 und 29 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 treten mit 1. Juni 2008 in Kraft.

(8) Das 6. Hauptstück und das 7. Hauptstück des 9. Teiles in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 25/2010, treten mit 1. November 2011 in Kraft.

(9) § 169 in der Fassung des 2. Stabilitätsgesetzes 2012, BGBl. I Nr. 35/2012, tritt mit 1. Juli 2012 in Kraft.

(10) § 50 Abs. 1 und 4 sowie § 162 Abs. 4 und 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2012 treten mit 1. September 2012 in Kraft.

(11) § 162 Abs. 6 Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013 tritt mit 1. Juli 2013 in Kraft.

(12) § 78 samt Überschrift, das zweite Hauptstück im 7. Teil (§§ 81 bis 85 samt Überschriften), § 114 Abs. 1, § 130 Abs. 3, § 176a samt Überschrift, und die Einträge zu §§ 78, 84, und 176a des Inhaltsverzeichnisses in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013, treten mit 1. Jänner 2014 in Kraft. Gleichzeitig treten § 12 Abs. 4 letzter Satz und § 130 Abs. 4 außer Kraft.

(13) §§ 12 Abs. 2 Z 11, soweit er die Zuständigkeit nach dem 9. Teil betrifft, 130, 136 Abs. 2, 137 Abs. 2, 138, 139 Abs. 1 bis 3, 140 Abs. 1 bis 3, § 146 Abs. 6, § 147 Abs. 2, § 156 Abs. 1 und 2, 157 Abs. 2, 158, 161b und 161e Abs. 1 und 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 und der Entfall des § 156 Abs. 3 treten vier Monate nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 folgenden Monatsersten in Kraft. § 40 Abs. 1 letzter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 tritt sechs Monate nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 folgenden Monatsersten in Kraft. § 125 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 tritt ein Jahr nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 folgenden Monatsersten in Kraft; gleichzeitig tritt § 126 Abs. 3 außer Kraft. Die Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Benennung von Konformitätsbewertungsstellen und über die Pflichten von benannten Stellen im Eisenbahnbereich, BGBl. II Nr. 457/2020, tritt mit Ablauf des der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 folgenden Tag außer Kraft.