

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2015**Ausgegeben am 26. November 2015****Teil I**

137. Bundesgesetz: **Änderung des Eisenbahngesetzes 1957**
(NR: GP XXV RV 841 AB 870 S. 100. BR: AB 9475 S. 847.)
[CELEX-Nr.: 32007L0059, 32012L0018, 32012L0034]

137. Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 61/2015, wird wie folgt geändert:

1. § 1b samt Überschrift lautet:

„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.“

2. § 1d samt Überschrift lautet:

„Internationale Gruppierung

§ 1d. 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.“

3. § 1h samt Überschrift lautet:

„Grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst

§ 1h. 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.“

4. Im § 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

5. Im § 10 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

6. § 10a samt Überschrift lautet:

„Eisenbahninfrastruktur

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

7. Im § 12 Abs. 1 Einleitungsteil und § 12 Abs. 2 Einleitungsteil wird die Wortfolge „oder der Regulierungsbehörden“ durch die Wortfolge „,der Schienen-Control Kommission oder der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ ersetzt.

8. Im § 13 Abs. 3 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

9. Im § 13 erhält der Abs. 4 die Gliederungsbezeichnung „(7)“; nach Abs. 3 werden folgende Abs. 4 bis 6 eingefügt:

„(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.“

10. Im § 14 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2 Z 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

11. Im § 14a Abs. 2 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

12. Im § 15 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

13. § 15a Z 1 lautet:

„1. Angaben über die Art des angestrebten Eisenbahnverkehrsdienstes (Güterverkehrsdienst/Personenverkehrsdienst);“

14. § 15a Z 8 lit. d) lautet:

„d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Transportmittel, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Schienenfahrzeuge sowie der Finanzierungsplan dafür;“

15. Dem § 15a Z 8 wird folgende lit. f) angefügt:

„f) Steuern und Sozialversicherungsbeiträge;“

16. § 15a Z 10 lautet:

„10. Angaben über die Deckung der Unfallhaftpflicht.“

17. § 15b Abs. 1 Z 4 lautet:

„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.“

18. Im § 15c wird am Satzende der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt; folgender Halbsatz wird angefügt:

„schwerwiegend sind dabei auch Verstöße, die durch den Umstand ihrer Wiederholung Bedenken gegen die Zuverlässigkeit begründen.“

19. § 15e samt Überschrift lautet:

„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.“

20. § 15g samt Überschrift lautet:

„Verkehrseröffnung

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

21. § 15h samt Überschrift lautet:

„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 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Voraussetzungen nachzuweisen.

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

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

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

22. Im § 15i Abs. 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

23. Dem § 15i wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(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.“

24. Im § 15j Abs. 1 wird die Wortfolge „Europäischen Kommission“ durch die Wortfolge „Europäischen Eisenbahnagentur“ ersetzt.

25. § 15j Abs. 2 lautet:

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

26. Im § 15j Abs. 3 lautet der Einleitungsteil:

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

27. § 15k samt Überschrift lautet:

„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.“

28. § 16 samt Überschrift lautet:

„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.“

29. Im § 16a wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

30. § 16b Abs. 1 Z 4 lautet:

„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.“

31. § 16d samt Überschrift lautet:

„Überprüfungen

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

32. § 16f samt Überschrift lautet:

„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.“

33. Im § 17 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

34. Im § 18 Abs. 2 und 3 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

35. Im § 18d wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

36. Im § 19 Abs. 3 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

37. Im § 19 Abs. 5 wird das Wort „gemeinschaftsrechtlichen“ durch das Wort „unionsrechtlichen“ ersetzt.

38. Im § 21 Abs. 2, 3, 5 und 7 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

39. Im § 21a Abs. 2 und 4 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

40. Im § 22 Abs. 1 und 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

41. Im § 22 Abs. 3 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

42. Im § 22 Abs. 5 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

43. Im § 22a wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

44. Im § 22b Abs. 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

45. § 24 samt Überschrift lautet:

„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.“

46. Im § 26 entfällt der Abs. 2; im Abs. 1 entfällt die Gliederungsbezeichnung „(1)“.

47. Im § 30a Abs. 1 lautet der Einleitungsteil und die Z 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,“

48. § 32a Abs. 3 letzter Satz entfällt.

49. Im § 32a Abs. 6 wird das Wort „Ziviltechniker“ durch das Wort „Ziviltechnikern“, das Wort „Technische“ durch das Wort „Technischen“, das Wort „natürliche“ durch das Wort „natürlichen“ und das Wort „sonstige“ durch das Wort „sonstigen“ ersetzt.

50. § 33a Abs. 1 letzter Satz entfällt.

51. Im § 33a Abs. 2 wird das Wort „Ziviltechniker“ durch das Wort „Ziviltechnikern“, das Wort „Technische“ durch das Wort „Technischen“ und das Wort „natürliche“ durch das Wort „natürlichen“ ersetzt.

52. Im § 37 Einleitungsteil wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ und die Wortfolge „der dabei zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung“ durch die Wortfolge „des dabei zu erbringenden Eisenbahnverkehrsdienstes“ ersetzt.

53. Im § 37 Z 1 und 2 wird die Wortfolge „der zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung“ durch die Wortfolge „des zu erbringenden Eisenbahnverkehrsdienstes“ ersetzt.

54. Im § 37a Abs. 6 entfällt die Wortfolge „sowie staatlich autorisierte Anstalten“.

55. Im § 37b Abs. 1 Z 2 wird die Wortfolge „Art der Eisenbahnverkehrsleistung“ durch die Wortfolge „Art des Eisenbahnverkehrsdienstes“ ersetzt.

56. Im § 37c Abs. 1 Z 2 lit. b) wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

57. Im § 39a Abs. 2 werden die Worte „Schieneninfrastruktur“ durch die Worte „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

58. Im § 39b Abs. 1 Z 6 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

59. Im § 40 Abs. 2 Z 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

60. Nach § 41a wird folgender § 41b samt Überschriften eingefügt:

„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 hierfür als Konformitätsbewertungsstelle von der Akkreditierungsstelle (§ 3 des Akkreditierungsgesetzes 2012) akkreditiert ist.“

61. Im § 53a Abs. 1 und 2 wird das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

62. § 53e samt Überschrift entfällt.

63. Im § 54 lauten die Z 3 und 4:

- „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“

64. Nach § 54 wird folgender § 54a samt Überschrift eingefügt:

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

1. 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 §§ 55b, 59, 60, 63 bis 64a, § 65 Abs. 2 bis 9, 65a, 65b Abs. 2 bis 4, 65c bis 65f, 66 Abs. 1 zweiter Satz, 67 bis 69a, 69c, 70, 73a Abs. 1, 74 und 74a.

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

(4) 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.“

65. § 55 samt Überschrift lautet:

„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.

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

(6) 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.“

66. Nach § 55 werden folgende §§ 55a und 55b samt Überschriften eingefügt:

„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 Nebenbah-

nen, 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.“

67. Die Überschrift vor der Paragraphenüberschrift des § 56 lautet:

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

1. Abschnitt Allgemeines“

68. § 56 samt Überschrift lautet:

„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.“

69. § 57 samt Überschrift lautet:

„Zugangsberechtigte

§ 57. (1) Zugangsberechtigte sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;

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

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

70. § 57b erhält die Gliederungsbezeichnung „§ 57c.“; § 57a erhält die Gliederungsbezeichnung „§ 57b.“

71. Nach § 57 wird folgender § 57a (neu) samt Überschrift eingefügt:

„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.“

72. § 57b (neu) samt Überschrift lautet:

„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.“

73. § 57c (neu) samt Überschrift lautet:

„Bedienungsverbot bei grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten

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

(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.“

74. § 58 samt Überschrift lautet:

„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.“

75. Nach § 58 werden folgende §§ 58a und 58b samt Überschriften eingefügt:

„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 Verschiebeinrichtungen;
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 Verschiebeinrichtungen.

(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.“

76. § 59 samt Überschrift lautet:

„Schienennetz-Nutzungsbedingungen

§ 59. (1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat 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

ges, 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.“

77. § 59a samt Überschrift entfällt.

78. § 59b samt Überschrift entfällt.

79. § 62 Abs. 1 lautet:

„(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.“

80. § 62 Abs. 3 und 4 lauten:

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

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

81. Nach § 62 werden folgende §§ 62a und 62b samt Überschriften eingefügt:

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

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

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

82. Die Überschrift vor der Paragraphenüberschrift des § 63 lautet:

„2. Abschnitt

Zuweisung von Fahrwegkapazität“

83. § 63 samt Überschrift lautet:

„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 hierfür notwendige Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen. Die erforderlichen Angaben müssen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein. Auch die Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität hat unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zu erfolgen. Das Recht, die für eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen erforderliche Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen, ist vom Eisenbahninfrastrukturu-

runternehmen 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.“

84. § 64 samt Überschrift lautet:

„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.“

85. § 64a samt Überschrift lautet:

„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 hierfür mit anderen inländischen Zuweisungsstellen, mit ande-

ren 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.“

86. § 65 samt Überschrift lautet:

„Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zuweisungsstellen 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 grenzüberschreitenden Personenverkehr bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, haben die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control Kommission davon zu unterrichten. Ist die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Personenverkehr auf der vom Begehren betroffenen Eisenbahn oder Teilen derselben durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelt, hat die Schienen-Control Kommission ihrerseits die Vertragsparteien von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens zu unterrichten.

(6) 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 Netzfahrplanstellungs- 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.“

87. § 65a samt Überschrift lautet:

„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, angemessenen Rechnung zu tragen.

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

88. § 65b samt Überschrift lautet:

„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 Streitbei-

legungssystem einzurichten, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet.“

89. § 65c samt Überschrift lautet:

„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 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.“

90. § 65d samt Überschrift lautet:

„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.“

91. Im § 65e wird im Abs. 1 erster Satz und im Abs. 1 Z 3 das Wort „Schienennetzinfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“, im Abs. 1 Z 4 das Wort „Benutzungsentgelte“ durch das Wort „Wegeentgelte“ und im Abs. 3 das Zitat „§ 67 Abs. 2“ durch das Zitat „§ 67a“ ersetzt.

92. Nach § 65e wird folgender § 65f samt Überschrift eingefügt:

„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.“

93. § 66 Abs. 2 lautet:

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

94. An die Stelle des 3. Abschnittes im 2. Hauptstück des 6. Teiles (§§ 67 bis 70 samt Überschriften) tritt folgender 3. Abschnitt:

„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 Europäische Kommission verlangt, hat ihr die Schienen-Control GmbH diese Aufzeichnungen vorzulegen.

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 festge-

setzt 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 Entscheidung 2009/561/EG zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. L 194 vom 25.07.2009, S. 60, angegeben sind, sind zu differenzieren. Durch eine solche Differenzierung dürfen die Erlöse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens insgesamt nicht verändert werden.

(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 Zugsteue-

rung, 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 Weegeentgelte

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

3. Unterabschnitt

Sonstiges

Leistungsabhängige Weegeentgeltbestandteile

§ 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 Weegeentgeltregeln 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.

Festsetzung der Weegeentgelte

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

(2) Die Weegeentgeltregeln 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 Weegeentgeltregeln hat die entgelterhebende Stelle jeweils das für einen beehrten Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Gewährung des Mindestzugangspaketes zu entrichtende Weegeentgelt festzusetzen.

(4) Die entgelterhebende Stelle hat dafür zu sorgen,

1. dass außer im Falle des § 67e die Weegeentgeltregelung auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf denselben Grundsätzen beruht,
2. dass die Anwendung der Weegeentgeltregeln zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Weegeentgelten für verschiedene Zugangsberechtigte führt, die Eisenbahnverkehrsdienste gleichwertiger Art in ähnlichen Märkten erbringen und
3. dass die tatsächlich erhobenen Weegeentgelte 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 Weegeentgeltes

§ 68a. Verhandlungen zwischen Fahrwegkapazitätsberechtigten und der entgelterhebenden Stelle über die Höhe des zu entrichtenden Weegeentgeltes 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 Weegeentgelte, hat dies die Schienen-Control Kommission den Verhandlungsteilnehmern bekannt zu geben.

Entrichtung der Weegeentgelte

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

Weegeentgeltnachlässe

§ 69a. (1) Allfällige Weegeentgeltnachlässe dürfen sich nur auf Weegeentgelte 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 Weegeentgeltes berücksichtigte Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden dürfen.

(2) Über Abs. 1 hinaus können für eine einzelne Art von Eisenbahnverkehrsdiensten zeitlich begrenzte Weegeentgeltnachlässe 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 Weegeentgeltregelungen

§ 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 Weegeentgeltregelungen 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 zusammenschließen. 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 hierfür 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.“

95. § 70a samt Überschriften lautet:

„4. Abschnitt

Behandlung von Begehren, Beschwerde

Rechtsform

§ 70a. (1) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Gewährung des Mindestzugangspaketes, 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 Schienenzuganges, 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.“

96. § 71 samt Überschrift lautet:

„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 Mindestzugangspaketes, 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.“

97. Nach § 71 wird folgender § 71a samt Überschrift eingefügt:

„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 Schienenzuganges, 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 Schienenzuganges, 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.“

98. § 72 samt Überschrift lautet:

„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.“

99. § 73 samt Überschrift lautet:

„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 Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die begehrte Gewährung von Serviceleistungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfol-

gen, 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 Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und die Gewährung von Serviceleistungen zwischen dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht entgegen.“

100. § 73a samt Überschrift lautet:

„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.“

101. § 74 samt Überschriften lautet:

„5. Abschnitt

Wettbewerbsüberwachung, Marktbeobachtung

Überwachung des Wettbewerbs

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

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 Unwirksamklärung 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 das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Vertrag abgeschlossen oder die Urkunde erstellt hat, entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle und entgegen § 62b Abs. 3 die Funktion einer entgelterhebenden Stelle ausgeübt hat, oder
 10. 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.

(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 übersteigende Frist festzusetzen. Auf rechtzeitig gestellten Antrag hat die Schienen-Control Kommission diese festgesetzte Frist um einen Zeitraum von höchstens zwei Wochen zu verlängern, wenn außergewöhnliche Umstände der fristgerechten Vorlage der angeforderten sachdienlichen Informationen entgegenstehen.

(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.“

102. § 74a samt Überschrift lautet:

„Marktbeobachtung

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

(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, BGBI. Nr. 142/1983, erforderlich sind. Dabei ist § 10 des Bundesstatistikgesetzes 2000, BGBI. I Nr. 163/1999, anzuwenden.“

103. § 75 samt Überschrift: entfällt.

104. § 75a samt Überschrift lautet:

„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 Zuganges 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.“

105. Im § 75b Abs. 1 werden die Worte „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch die Worte „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

106. Die Bezeichnung und die Überschriften vor § 76 lauten:

**„6c. Teil
Schienen-Control GmbH
Gründung der Schienen-Control GmbH“**

107. § 77 Abs. 1 lautet:

„(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).“

108. § 77 Abs. 5 lautet:

„(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.“

109. § 78 Abs. 1 lautet:

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

110. Im § 78 entfallen die Abs. 3 und 4.

111. Im § 78a Abs. 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

112. Nach § 78c wird folgender § 78d samt Überschrift eingefügt:

„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.“

113. Im § 79 erhält der Abs. 4 die Gliederungsbezeichnung „(5)“; folgender Abs. 4 (neu) wird eingefügt:

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

114. Nach § 79 werden folgende §§ 79a und 79b samt Überschriften eingefügt:

„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.“

115. Im § 80 Abs. 1 und 2 wird jeweils das Wort „Schieneninfrastruktur“ durch das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt.

116. Die Bezeichnung und die Überschriften vor § 81 lauten:

„7. Teil Regulierungsbehörde

Einrichtung der Schienen-Control Kommission“

117. § 81 Abs.2 und 3 lauten:

„(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.“

118. § 81 Abs. 4 erhält die Gliederungsbezeichnung „(5)“; nach Abs. 3 wird folgender Abs. 4 eingefügt:

„(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, 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.“

119. § 82 Abs. 1 lautet:

„(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.“

120. Nach § 82 werden folgende §§ 82a und 82b samt Überschriften eingefügt:

„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.“

121. § 84 Abs. 1 lautet:

„(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.“

122. Im § 84 erhalten die Absätze 2 bis 6 die Bezeichnung „Abs. 4 bis 8“; nach Abs. 1 werden folgende Abs. 2 (neu) und Abs. 3 (neu) eingefügt:

„(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.“

123. Im § 84 Abs. 5 (neu) und 6 (neu) wird die Wortfolge „gemäß §§ 72, 73, 74“ durch die Wortfolge „gemäß §§ 57, 57c, 72, 73, 74“ ersetzt.

124. § 84 Abs. 7 (neu) lautet:

„(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.“

125. Nach § 84 Abs. 8 (neu) wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(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.“

126. Nach § 84 werden folgende §§ 84a bis 84d samt Überschriften eingefügt:

„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 Schienenverkehrs 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 Schienenverkehrs 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.

(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.“

127. Im § 86 Abs. 2 Z 1 lit. a) und Z 2 lit. a) wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

128. Im § 92 Abs. 2 erster Satz wird der Ausdruck „Bundesminister für Wirtschaft, Jugend und Familie“ durch den Ausdruck „Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft“ ersetzt.

129. Dem § 102 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) In den im Abs. 1 Z 1 angeführten Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Europäischen Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden TSI eine Liste der Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium zu übermitteln.“

(4) Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium sind solche, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass eine Änderung der dem Vorhaben zugrundeliegenden technischen Spezifikationen nicht akzeptabel wäre. Diese Inakzeptanz kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher, finanzieller, sozialer oder ökologischer Art sein; sie muss vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei Vorlage der Liste der Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium ausreichend begründet werden.“

130. Im § 103 erhalten die Abs. 3 und 4 die Gliederungsbezeichnungen „(4)“ und „(5)“; folgender Abs. 3 wird eingefügt:

„(3) Auftraggeber im Sinne des Abs. 2 ist, wer

1. die Ausarbeitung des Entwurfes eines neuen Teilsystems und/oder den Bau eines neuen Teilsystems,
2. die Erneuerung eines Teilsystems oder
3. die Umrüstung eines Teilsystems

in Auftrag gibt, wie beispielsweise ein Eisenbahnunternehmen, ein Halter oder ein mit der Durchführung eines solchen Vorhabens beauftragter Auftragnehmer.“

131. §§ 110 und 111 samt Überschriften lauten:

„Inhalt des Registers

§ 110. (1) Im Infrastrukturregister sind für die unter den Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles fallenden Eisenbahnen die Hauptmerkmale für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen darzustellen. Weiters hat das Register die Angaben zu enthalten, deren Darstellung in den TSI hierfür vorgeschrieben sind.

(2) Das Infrastrukturregister ist von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nach den Anforderungen der gemeinsamen Spezifikation der Europäischen Kommission für das nationale Infrastrukturregister zu errichten und zu führen, einschließlich der vorgeschriebenen Aktualisierungen.

(3) Entsprechend den Anforderungen dieser Spezifikation sind der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH auch die jeweils benötigten Daten von den Eisenbahnunternehmen zu übermitteln. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat dafür zu sorgen, dass das österreichische Infrastrukturregister an die einheitliche Benutzerschnittstelle der Europäischen Eisenbahngesellschaft angeschlossen wird.

Veröffentlichung des Registers

§ 111. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat das Infrastrukturregister auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.“

132. Im § 126 Abs. 2 lautet der Einleitungsteil:

„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.“

133. § 130 samt Überschrift lautet:

„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 Angele-

genheiten gemäß Abs. 1 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5 und 68 AVG.“

134. § 146 samt Überschrift lautet:

„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 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 Versäumnung 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.“

135. Der bisherige Text des § 147 erhält die Absatzbezeichnung „(1)“; folgender Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Das Eisenbahnunternehmen hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die Beendigung seines Beschäftigungsverhältnisses mit einem Triebfahrzeugführer unverzüglich bekanntzugeben.“

136. Nach § 147 wird folgender § 147a samt Überschrift eingefügt:

„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 Eisen-

bahninfrastrukturunternehmen 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 verfügbaren 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 Untersuchungen durchzuführen, 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.“

137. Nach § 150 Abs. 3 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(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.“

138. Nach § 150 wird folgender § 150a samt Überschrift eingefügt:

„Überprüfung, Einschränkung der Begutachtungsbefugnis, Widerruf der Bestellung

§ 150a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist zur Durchführung von Untersuchungen befugt, um zu überprüfen, ob von ihm bestellte sachverständige Prüfer die Voraussetzungen für ihre Bestellung nach wie vor erfüllen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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 vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entweder von Amts wegen oder auf dessen Antrag entsprechend einzuschränken.

(4) Die Bestellung eines sachverständigen Prüfers ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu widerrufen, wenn der bestellte sachverständige Prüfer die Voraussetzungen für seine Bestellung zur Gänze nicht mehr erfüllt.“

139. Im § 152 Abs. 1 wird das Wort „gemeinschaftsrechtlichen“ durch das Wort „unionsrechtlichen“ ersetzt.

140. Nach § 155 wird folgender § 155a samt Überschrift eingefügt:

„Überprüfung, Einschränkung und Einstellung des Schulungsbetriebes

§ 155a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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 vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entweder von Amts wegen oder auf Antrag des Betreibers der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung einzuschränken.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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.“

§ 141. Dem 9. Teil wird folgendes 8. und 9. Hauptstück angefügt:

„8. Hauptstück

Triebfahrzeugführerangelegenheiten mit Auslandsbezug

Ausländische Fahrerlaubnis

§ 161a. (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

§ 161b. Wird die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH 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 Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH 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

§ 161c. (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 Eisen-

bahnen 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

§ 161d. 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

§ 161e. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH eine Ausfertigung der erstellten Gutachten vorzulegen. Diese hat in ihrem Zuständigkeitsbereich dafür zu sorgen, dass in den Gutachten dokumentierte Mängel behoben werden.

Überwachung im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen

§ 161f. 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, sofern 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.“

142. Im § 163 Z 2 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

143. § 164 lautet:

„**§ 164.** (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,
5. der Informationspflicht nach § 57c Abs. 5 nicht nachkommt,
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. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leistet,
24. gegen die im § 78d vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
25. entgegen § 79b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt,
26. einem Bescheid der Schienen-Control Kommission nach § 81 Abs. 2 nicht Folge leistet oder
27. entgegen §§ 82b bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zuweisungsstellen, entgelterhebenden Stellen und Betreibern von Serviceeinrichtungen eine berufliche Position bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrnimmt, oder
28. gegen die im § 84a vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft oder Einschau verstößt,
29. entgegen § 84c Abs. 6 Auskünfte nicht erteilt oder notwendige sachdienliche Informationen nicht vorlegt.

(2) 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.“

144. § 165 Z 7 lautet:

„7. entgegen § 110 Abs. 3 benötigte Daten nicht übermittelt;“

145. Im § 167 Abs. 1 Z 4 wird am Satzende der Punkt durch die Wortfolge „,oder“ ersetzt.

146. § 170 samt Überschrift lautet:

„Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Union

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

1. Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012 S. 32, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 67 vom 12.03.2015 S. 32;
2. Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung), ABl. Nr. L 191 vom 18.07.2008 S. 01, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 103 vom 22.04.2015 S. 11;
3. Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 103 vom 22.04.2015 S. 11;
4. Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 51, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/82/EU, ABl. Nr. L 184 vom 25.06.2014 S. 11;
5. 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.“

147. Im § 174 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

148. Im § 175 Abs. 1 und Abs. 2 Z 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ und im Abs. 2 Z 2 das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

149. Im § 175 Abs. 17 zweiter und dritter Satz wird jeweils das Wort „gemeinschaftsrechtlicher“ durch das Wort „unionsrechtlicher“ ersetzt.

150. Im § 175 entfallen die Abs. 11, 13 und 20.

151. Nach § 176 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:

„(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.“

152. Nach § 176 Abs. 2 werden folgende Abs. 2a und 2b eingefügt:

„(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.“

153. Nach § 176a wird folgender § 176b samt Überschrift eingefügt:

„Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 137/2015

§ 176b. (1) Als erste Leitstrategie gemäß § 55a gilt die auf der Internetseite des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlichte Strategie zum Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur für das Schienennetz.

(2) Bestehende Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, deren Laufzeit mindestens bis zum 16. Juni 2015 reicht, sind, soweit sie die Kriterien gemäß § 55b nicht erfüllen, an die Kriterien gemäß § 55b anzupassen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dafür zu sorgen, dass Gutachten gemäß § 161e ehestmöglich, spätestens jedoch mit Ablauf des 30. Juni 2016 erstellt werden.“

154. § 177 samt Überschrift lautet:

„Vollziehung

§ 177. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist

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

betraut.“

155. Das Inhaltsverzeichnis lautet:

„Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Begriffsbestimmungen

- § 1. Eisenbahnen
- § 1a. Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- § 1b. Eisenbahnverkehrsunternehmen
- § 1c. Integrierte Eisenbahnunternehmen
- § 1d. Internationale Gruppierung
- § 1e. Stadt- und Vorortverkehr
- § 1f. Regionalverkehr
- § 1g. Internationaler Güterverkehr
- § 1h. 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

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. Betriebsöffnungsfrist, 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
- § 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
- § 23. Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif
- § 24. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
- § 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: Sicherheitsbescheinigung

- § 37. Erforderlichkeit einer Sicherheitsbescheinigung
- § 37a. Vorkehrungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens
- § 37b. Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen
- § 37c. Entzug von Sicherheitsbescheinigungen
- § 37d. Mitteilungspflichten

9. Hauptstück: Sicherheitsgenehmigung

- § 38. Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung
- § 38a. Nachweis getroffener Vorkehrungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens
- § 38b. Ausstellung der Sicherheitsgenehmigung
- § 38c. Entzug der Sicherheitsgenehmigung
- § 38d. Mitteilungspflichten

10. Hauptstück: Sicherheitsmanagementsystem, Sicherheitsbericht

- § 39. Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems
- § 39a. Zweck des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39b. Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39c. Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems
- § 39d. Sicherheitsbericht

11. Hauptstück: Sonstiges

- § 40. Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete
- § 40a. Vorarbeiten
- § 40b. Einlösungsrecht des Bundes
- § 41. Ausländische Rechtsakte
- § 41a. Entscheidungspflicht
- § 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 hierfür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen
- § 47a. Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge
- § 47b. Bahnbenützer

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

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 grenzüberschreitenden 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
- § 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: Anwendungsbereich

- § 86.

2. Hauptstück: Interoperabilität des Eisenbahnsystems

1. Abschnitt: Allgemeines

- § 87. Zweck
- § 88. Interoperabilität
- § 89. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
- § 90. Umrüstung
- § 91. Erneuerung
- § 92. Benannte Stellen
- § 93. Grundlegende Anforderungen
- § 94. Bereitstellung von Daten

2. Abschnitt: Interoperabilitätskomponenten

- § 95. Begriffsbestimmung
- § 96. Inverkehrbringen
- § 97. Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit
- § 98. EG-Erklärung
- § 99. Unrichtige EG-Erklärung

3. Abschnitt: Teilsysteme

- § 100. Begriffsbestimmung
- § 101. Erfüllung der grundlegenden Anforderungen
- § 102. Nichtanwendbarkeit der TSI
- § 103. EG-Prüferklärung
- § 104. EG-Prüfung
- § 105. Sonderbestimmung für die Erteilung der Betriebsbewilligung

4. Abschnitt: Schienenfahrzeuge

- § 106. Sonderbestimmung für das Bauartgenehmigungsverfahren
- § 107. Unterrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur
- § 108. Europäische Fahrzeugnummer
- § 109. Eintragung in das Einstellungsregister

3. Hauptstück: Infrastrukturregister

- § 110. Inhalt des Registers
- § 111. Veröffentlichung des Registers

4. Hauptstück: Einstellungsregister

- § 112. Errichtung, Führung und Aktualisierung
- § 113. Inhalt
- § 114. Eintragungsverfahren
- § 115. Auskunft über Daten und Angaben

5. Hauptstück: Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

- § 116. Halter
- § 117. Instandhaltungsstelle
- § 118. Zuständigmachung einer Instandhaltungsstelle
- § 119. Aufgabe einer Instandhaltungsstelle
- § 120. Einrichtung eines Instandhaltungssystems
- § 121. Zertifizierung des Instandhaltungssystems
- § 122. Sonderbestimmungen für Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

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

- § 161a. Ausländische Fahrerlaubnis
- § 161b. Inländische Fahrerlaubnis
- § 161c. Ausländische Bescheinigung
- § 161d. Inländische Bescheinigung

9. Hauptstück: Sonstiges

- § 161e. Unabhängige Beurteilung
- § 161f. Überwachung im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen

10. Teil: Schlussbestimmungen

1. Hauptstück: Strafen, Verwalterbestellung

- § 162.
- § 163.
- § 164.
- § 165.
- § 166.
- § 167.
- § 168.

2. Hauptstück: Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften, Verweisungen

- § 169. Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften
- § 170. Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Union
- § 171. Verweisungen
- § 172. Personenbezogene Bezeichnungen

3. Hauptstück: Übergangsbestimmungen, Vollziehung, Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- § 173. Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957
- § 174. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 38/2004
- § 175. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006
- § 176. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010
- § 176a. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013
- § 176b. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 137/2015
- § 177. Vollziehung
- § 178. Inkrafttreten, Außerkrafttreten“

Fischer

Faymann