

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Änderung des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG)

Stand der Technik

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

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1)

Stand der Technik

§ 9b. (1) Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1)

(1a) Ist der Landeshauptmann gemäß Abs. 1 die sachlich zuständige Behörde, so ist der Landeshauptmann jenes Bundeslandes, in dem sich der Hauptwohnsitz (Sitz) des Antragstellers befindet, örtlich zuständig:

1. in Angelegenheiten von Bundesländer überschreitenden Straßenbahnen:
 - a) für die Entscheidung über Anträge auf Verleihung der Konzession zum Bau und zum Betrieb von solchen Straßenbahnen sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf solchen Straßenbahnen;

Geltende Fassung

(2) und (3)....

Erwerb einer Eisenbahn

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

Zuverlässigkeit

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

1. und 2....
3. gegen ihn oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder

Vorgeschlagene Fassung

- b) für die Entscheidung über Anträge nach den §§ 14c und 14d;
- c) für die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bewilligung für die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes gemäß § 28 Abs. 1;
- d) für die Erklärung gemäß § 28 Abs. 6;
2. für die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 32d, jeweils für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Nebenbahnen oder Straßenbahnen, als auch zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen, jedoch nicht zum Betrieb auf Hauptbahnen bestimmt sind;
3. für die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Nebenbahn oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn hinaus auch dem Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, jedoch nicht dem Betrieb von Hauptbahnen oder dem Verkehr auf Hauptbahnen dienen.

(2) und (3)....

Erwerb einer Eisenbahn

§ 14c. (1) Dem Erwerber einer öffentlichen Eisenbahn ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu verleihen.

(2) Dem Erwerber einer öffentlichen Eisenbahn, deren bisheriger Eigentümer aufgrund des § 14 Abs. 2 oder anderer bundesgesetzlicher Bestimmungen keiner Konzession bedurfte, ist auf Antrag eine Konzession für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse am Weiterbestand der erworbenen Eisenbahn zu bemessende Zeit zu verleihen.

Zuverlässigkeit

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

1. und 2....
3. gegen ihn oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Straferkenntnis

Geltende Fassung

Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen schwerwiegender Verstöße

- a) gegen Verkehrsvorschriften, insbesondere gegen das Eisenbahngesetz 1957, das Gefahrgutbeförderungsgesetz und das Tiertransportgesetz-Eisenbahn oder
- b) gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
- c) gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, oder

4. gegen ihn oder falls er eine eingetragene Personengesellschaft ist auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten aus Kollektivverträgen

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

Mitteilungspflichten

§ 15j. (1)

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

(3)

Erforderlichkeit der Genehmigung

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

Vorgeschlagene Fassung

- a) wegen schwerwiegender oder wiederholter Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, insbesondere gegen dieses Bundesgesetz, das Gefahrgutbeförderungsgesetz, BGBl. I Nr. 145/1998, und das Tiertransportgesetz 2007, BGBl. I Nr. 54/2007, oder
- b) wegen schwerwiegender oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß dem Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz, BGBl. Nr. 189/1955, obliegenden Pflichten, oder
- c) wegen schwerwiegender oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, BGBl. Nr. 450/1994, oder
- d) wegen schwerwiegender oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten aus Kollektivverträgen erlassen worden ist.

Mitteilungspflichten

§ 15j. (1)

(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 oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum einzelne Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU nicht mehr vorliegen, hat dies die Behörde der Behörde des anderen Staates mitzuteilen.

(3)

Erforderlichkeit der Genehmigung

§ 17. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung erforderlich; dem Bescheid, mit dem die Genehmigung erteilt wurde, kommt dingliche Wirkung zu.

Geltende Fassung**Vorkehrungen**

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

1. und 2. ...
3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(2) ...

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

1. und 2. ...
3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(4) bis (6) ...

Vorgeschlagene Fassung**Anschlussbahnverzeichnis**

§ 17c. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat ein öffentliches Verzeichnis der bestehenden Anschlussbahnen zu führen. Das Verzeichnis ist in offener und nichtdiskriminierender Weise zugänglich zu machen.

(2) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die von die Anschlussbahnen betreibenden Eisenbahnunternehmens zu meldenden Angaben sowie Form und Umfang der Meldungen durch Verordnung näher festzulegen.

(3) Bei von Gebietskörperschaften betriebenen Anschlussbahnen sind Daten nur insoweit zu melden, als Interessen der umfassenden Landesverteidigung dem nicht entgegen stehen.

Vorkehrungen

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

1. und 2. ...
3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt **und betreten** werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(2) ...

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

1. und 2. ...
3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt **und betreten** werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(4) bis (6) ...

Geltende Fassung

Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen

§ 19a. (1) Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes oder genehmigtes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des 11. Teiles verfügen, haben durch akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung, Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete oder durch im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen, jeweils im Rahmen ihres eisenbahntechnischen Fachgebietes, in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

(2) Werden den im Abs. 1 angeführten Prüfberechtigten vom Eisenbahnunternehmen vollständige, schlüssige und nachvollziehbare Unterlagen über den zum Prüfungszeitpunkt vorliegenden Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge, und von sonstigem Zugehör vorgelegt, die auf Grund dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, den auf Grund dieses Bundesgesetzes

Vorgeschlagene Fassung

Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen

§ 19a. (1) Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes oder genehmigtes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des 11. Teiles verfügen, haben in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

(2) Die gemäß Abs. 1 erforderliche Prüfung darf nur durch folgende Prüfberechtigte durchgeführt werden:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidigt sind; oder
6. im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen, jeweils im Rahmen ihres eisenbahntechnischen Fachgebietes.

(3) Werden den im Abs. 2 angeführten Prüfberechtigten vom Eisenbahnunternehmen vollständige, schlüssige und nachvollziehbare Unterlagen über den zum Prüfungszeitpunkt vorliegenden Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge, und von sonstigem Zugehör vorgelegt, die auf Grund dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, den auf Grund dieses Bundesgesetzes

Geltende Fassung

erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs-, oder Betriebsbewilligungsbescheiden oder auf Grund von bescheidmäßig genehmigten allgemeinen Anordnungen erstellt wurden, ist die inhaltliche Richtigkeit der Unterlagen vom Prüfberechtigten anzunehmen, es sei denn, dass der tatsächliche Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und des sonstigen Zugehört augenscheinlich nicht dem in diesen Unterlagen ausgewiesenen Zustand entspricht.

Betriebsleiter

§ 21. (1) bis (8)...

Auflassung einer Eisenbahn

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

Vorgeschlagene Fassung

erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs-, oder Betriebsbewilligungsbescheiden oder auf Grund von bescheidmäßig genehmigten allgemeinen Anordnungen erstellt wurden, ist die inhaltliche Richtigkeit der Unterlagen vom Prüfberechtigten anzunehmen, es sei denn, dass der tatsächliche Zustand der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und des sonstigen Zugehört augenscheinlich nicht dem in diesen Unterlagen ausgewiesenen Zustand entspricht.

Betriebsleiter

§ 21. (1) bis (8)...

(9) Die Abs. 1 bis 8 gelten nicht:

1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind;
2. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung sind; und
3. für sonstige Eisenbahnunternehmen, die ohne gesetzliche Verpflichtung hierzu ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt haben, solange eine aufrechte Zertifizierung dieses Sicherheitsmanagementsystems durch eine gemäß dem Akkreditierungsgesetz 2012, BGBl. I Nr. 28/2012, entsprechend akkreditierte Konformitätsbewertungsstelle vorliegt.

Auflassung einer Eisenbahn

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

Geltende Fassung

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

(3)

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

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

Vorgeschlagene Fassung

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

(3)

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

(5) Die Abs. 1 bis 4 gelten sinngemäß auch für Anlagen und Bauten, die auf Grundlage einer für erloschen erklärten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bereits errichtet worden sind.

Geltende Fassung**Erforderlichkeit einer Bauartgenehmigung**

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

(2)

Antrag

§ 32a. (1) bis (5) ...

Vorgeschlagene Fassung**Erforderlichkeit einer Bauartgenehmigung**

§ 32. (1) Vor Erteilung einer Betriebsbewilligung ist **eine Bauartgenehmigung erforderlich:**

1. für die Inbetriebnahme einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge; **oder**
2. **für die Inbetriebnahme** veränderter einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge; **oder**
3. **für die Inbetriebnahme bereits bauartgenehmigter, gebrauchter Schienenfahrzeuge auf anderen als in der Bauartgenehmigung festgelegten Arten von Eisenbahnen oder auf konkreten anderen als in der Bauartgenehmigung festgelegten konkreten Eisenbahnen.**

Dies gilt nicht für Schienenfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des 8. Teiles fallen.

(2)

(3) Keine Bauartgenehmigung ist erforderlich für die Inbetriebnahme von Triebfahrzeugen, für deren Inbetriebnahme auf Anschlussbahnen eine Bauartgenehmigung erteilt wurde, für:

1. **Fahrten von der Anschlussbahn über eine andere Eisenbahn bis zu der Stelle, an der vom die Anschlussbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen zum Weitertransport bestimmte Güterwagen von einem zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen übernommen werden, einschließlich der Retourfahrten zur Anschlussbahn; oder**
2. **Fahrten von der Stelle einer anderen Eisenbahn, an der für das die Anschlussbahn betreibende Eisenbahnunternehmen bestimmte Güterwagen von einem zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen an das die Anschlussbahn betreibende Eisenbahnunternehmen übergeben werden, zu der Anschlussbahn, einschließlich der Hinfahrt zu dieser Stelle.**

Antrag

§ 32a. (1) bis (5) ...

Geltende Fassung

(6)

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 32b. (1) bis (3) ...

Berechtigungen

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

Vorgeschlagene Fassung

(5a) Dem Antrag auf Erteilung der Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines bereits bauartgenehmigten, gebrauchten Schienenfahrzeuges auf anderen als in der bestehenden Bauartgenehmigung festgelegten Arten von Eisenbahnen oder auf konkreten anderen als in der bestehenden Bauartgenehmigung festgelegten konkreten Eisenbahnen sind für den Fall, dass dieses Schienenfahrzeug nicht dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages entspricht, die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zu diesem Zeitpunkt die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

(6)

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 32b. (1) bis (3) ...

(4) Für die Inbetriebnahme eines bereits bauartgenehmigten, gebrauchten Schienenfahrzeuges auf anderen als in der bestehenden Bauartgenehmigung festgelegten Arten von Eisenbahnen oder auf konkreten anderen als in der bestehenden Bauartgenehmigung festgelegten konkreten Eisenbahnen ist abweichend von Abs. 1 eine Bauartgenehmigung auch dann zu erteilen, wenn dem Stand der Technik zum Zeitpunkt des verfahrenseinleitenden Antrages nicht entsprochen wird, jedoch durch Vorkehrungen sichergestellt wird, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet sind.

Berechtigungen

§ 32c. (1) In der Bauartgenehmigung ist festzulegen,

1. auf welchen Arten von öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen, oder
2. konkret auf welchen öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen

und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen das von der Bauartgenehmigung erfasste Schienenfahrzeug uneingeschränkt oder eingeschränkt betrieben werden darf.

Geltende Fassung

(2)

Befristung in der Bauartgenehmigung

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

Befristete Erprobung von Schienenfahrzeugen

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

Zulässigkeit einer Bauartgenehmigung

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

Vorgeschlagene Fassung

(2)

Befristung in der Bauartgenehmigung

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

Befristete Erprobung von Schienenfahrzeugen

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

Zulässigkeit einer Bauartgenehmigung

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

Betriebsaussetzung

§ 35a. (1) Zur zeitlich befristeten Erprobung von Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen kann die Behörde auf Antrag zeitliche Einschränkungen, in denen der Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn ausgesetzt ist, genehmigen soweit dem die Sicherheit und Ordnung des Betriebes, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz und öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen. Während dieser zeitlich befristeten

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Betriebsaussetzung zur Erprobung gelten nicht die Bestimmungen für den aufrechten Eisenbahnbetrieb.

(2) Antragsberechtigt ist jenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches die von der Betriebsaussetzung betroffene Eisenbahn bzw. den von der Betriebsaussetzung betroffenen Streckenteil betreibt.

(3) Im Antrag sind der Zweck, das Ausmaß, die örtliche und zeitliche Lage der beabsichtigten Betriebsaussetzung darzulegen. Dem Antrag sind Nachweise beizugeben, die belegen, dass die geplanten Vorkehrungen geeignet sind die Einhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz zu gewährleisten und dass der geplanten Betriebsaussetzung öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen. Falls aus Sicht der Behörde weitere Vorkehrungen erforderlich sind, hat sie diese in der Genehmigung durch Vorschreibung von Auflagen oder Bedingungen anzuordnen. Im Bescheid kann auch eine Evaluation und Berichtspflicht an die Behörde vorgesehen werden.

(4) Die Betriebsaussetzung ist auf höchstens fünf Jahre befristet zu bewilligen. Die Behörde hat mit Bescheid nachträglich Auflagen zu erteilen, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes, einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz oder aufgrund öffentlicher Verkehrsinteressen erforderlich ist. Kann dies auch durch weitere Auflagen nicht sichergestellt werden, ist die Genehmigung vor Ablauf der Befristung mit Bescheid aufzuheben.

Vorarbeiten**Vorarbeiten**

§ 40a. (1) bis (2) ...

§ 40a. (1) bis (2) ...

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

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

Ausländische Rechtsakte**Ausländische Rechtsakte**

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

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

Geltende Fassung

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

Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes

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

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

herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

Beseitigung eingetretener Gefährdungen

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

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

§ 48. (1) und (2) ...

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

Vorgeschlagene Fassung

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

Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes

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

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

herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

Beseitigung eingetretener Gefährdungen

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

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

§ 48. (1) und (2) ...

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

Geltende Fassung

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

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

(4) Die Behörde **hat** sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein

Vorgeschlagene Fassung

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

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

(4) Die Behörde **kann** sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein

Geltende Fassung

Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

Bildverarbeitende technische Einrichtungen

§ 50. (1) Für Zwecke der automationsunterstützten Feststellung einer entgegen einer Verordnung nach § 49 Abs. 3 im Bereich von schienengleichen Eisenbahnübergängen durch Verkehrsteilnehmer begangenen

1. Missachtung eines von einer Sicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens, oder
2. Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit

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

(2) Die Ermittlung von Daten, die zur Identifizierung von Fahrzeugen oder Verkehrsteilnehmern geeignet sind, mittels Einrichtungen gemäß Abs. 1 ist

Vorgeschlagene Fassung

Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

Bildverarbeitende technische Einrichtungen

§ 50. (1) Für Zwecke der automationsunterstützten Feststellung einer entgegen einer Verordnung nach § 49 Abs. 3 im Bereich von schienengleichen Eisenbahnübergängen durch Verkehrsteilnehmer begangenen

1. Missachtung eines von einer Sicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens,
2. Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit, oder
3. Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“

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

(2) Die Ermittlung von Daten, die zur Identifizierung von Fahrzeugen oder Verkehrsteilnehmern geeignet sind, mittels Einrichtungen gemäß Abs. 1 ist jeweils

Geltende Fassung

jeweils auf den Fall einer festgestellten Missachtung eines Rotlichtzeichens **oder** **jeweils auf den Fall** einer festgestellten Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu beschränken. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen, die keine Verwaltungsübertretung begangen haben, technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind die Daten dieser Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen.

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

(4)

Zweck

§ 54. 1 bis 4

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

Vorgeschlagene Fassung

auf den Fall einer festgestellten Missachtung eines Rotlichtzeichens, einer festgestellten Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit **oder einer festgestellten Missachtung des** **Vorschriftszeichens „Halt“** zu beschränken. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen, die keine Verwaltungsübertretung begangen haben, technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind die Daten dieser Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen.

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

(4)

Zweck

§ 54. 1 bis 4

5. durch die Sicherstellung eines integralen Taktfahrplans mit angemessenen Umsteigezeiten in Knotenbahnhöfen und

6. durch die systematisierte Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität.

Leitstrategie für den Ausbau **und die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur**

§ 55a. (1) **Die Bundesministerin** bzw. der Bundesminister für **Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** hat eine Leitstrategie zu veröffentlichen, wie die Eisenbahninfrastruktur im österreichischen Eisenbahnsystem der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen mit Hilfe öffentlicher Mittel ausgestaltet **und genutzt** werden soll, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf die Instandhaltung, die Erneuerung, den Ausbau **sowie die möglichst effektive Nutzung** 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 **ist**, im Interesse der Fahrgäste **für die Nutzung von Fahrwegkapazitäten im Personenverkehr die** Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen (Integraler Taktfahrplan) **vorzusehen**.

Geltende Fassung

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.

Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung

§ 55e. (1) bis (3) ...

Vorgeschlagene Fassung

Vertaktete Verkehre sind Eisenbahnverkehrsdienste, die im Personenverkehr in festen Zeitintervallen erbracht werden. Symmetrisch vertaktet sind sie, wenn unterschiedliche Verkehrsdienste Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Knotenbahnhöfen aufweisen, die unter Berücksichtigung der zum Umsteigen erforderlichen Zeitspanne das Umsteigen in angemessener Zeit ermöglichen. Die Leitstrategie enthält darüber hinaus die Kriterien für die Erstellung des Kapazitätsmodells zur systematisierten Fahrwegkapazitätsoptimierung gemäß § 63b.

(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 die Leitstrategie ist mit dem Bundesminister für Finanzen abzustimmen. Die Leitstrategie ist von der Bundesministerin bzw. vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zumindest auf ihrer bzw. 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 und bei der Erstellung des Kapazitätsmodells gemäß § 63b anzuwenden. 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.

Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung

§ 55e. (1) bis (3)

Geltende Fassung

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

(5)

Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 55h. (1) Es ist zulässig, dass die mit dem Bau und dem Betrieb von Eisenbahnen verbundenen Funktionen nicht nur von einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, einschließlich Parteien öffentlich-privater Partnerschaften, auf Grundlage eines schriftlichen Kooperationsvertrages wahrgenommen werden dürfen, sofern all diese den Anforderungen der §§ 55c bis 55f genügen.

(2) ...

Zugangsberechtigte

§ 57. (1) Zugangsberechtigte sind:

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

(2)

Zuweisungsgrundsätze

§ 63. (1)

(2) Ermöglicht die Eisenbahninfrastruktur eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen, ist ein

Vorgeschlagene Fassung

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

(5)

Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 55h. (1) Es ist zulässig,

1. dass die mit dem Betrieb von Eisenbahnen verbundenen Funktionen einer Zuweisungsstelle und einer entgelterhebenden Stelle und
2. dass die mit dem Betrieb von Eisenbahnen verbundene Funktion „Verkehrsmanagement“

nicht nur von einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, einschließlich Parteien öffentlich-privater Partnerschaften, auf Grundlage eines schriftlichen Kooperationsvertrages wahrgenommen werden dürfen, sofern all diese den Anforderungen der §§ 55c bis 55f genügen.

(2) ...

Zugangsberechtigte

§ 57. (1) Zugangsberechtigte sind:

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

(2)

Zuweisungsgrundsätze

§ 63. (1)

(2) Ermöglicht die Eisenbahninfrastruktur eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen, ist ein

Geltende Fassung

Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, die hierfür notwendige Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen. Die erforderlichen Angaben müssen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein. Auch die Zuweisung einer solchen Fahrwegkapazität hat unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zu erfolgen. Das Recht, die für eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen erforderliche Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr festzulegen, ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen so auszuüben, dass keine Unvereinbarkeit mit seiner Verpflichtung zur Organisation und Festlegung von grenzüberschreitenden Zugtrassen für den Güterverkehr in den Güterverkehrskorridoren (Art. 14 der Verordnung (EU) Nr. 913/2012 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) bis (5) ...

Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) bis (5)....

Vorgeschlagene Fassung

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

(3) bis (5) ...

Kapazitätsmodell mit systematisierter Fahrwegkapazität

§ 63b. (1) Für Eisenbahninfrastrukturabschnitte, welche gemäß der in der Leitstrategie für den Ausbau und die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (§ 55a) festgelegten Kriterien als hoch ausgelastet zu qualifizieren sind, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Kapazitätsmodell mit systematisierten Fahrwegkapazitäten zur effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 54 zu erstellen und dieses in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

(2) Im Kapazitätsmodell ist Fahrwegkapazität für Personenverkehr und Güterverkehr insbesondere auf Basis der in der Leitstrategie für den Ausbau und die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festgelegten Kriterien, und unter Anwendung von Verkehrsprognosen und Verkehrsbedarfserhebungen festzulegen. Mit den systematisierten Fahrwegkapazitäten des Kapazitätsmodells im Einklang stehende Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind bei der Zuweisung vorrangig zu berücksichtigen.

Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) bis (5)....

Geltende Fassung

(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) bis (10)

Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control Kommission

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

(2) ...

Verfahrensvorschrift

§ 84. (1) bis (4) ...

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

Vorgeschlagene Fassung

(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. **Mit den systematisierten Fahrwegkapazitäten des Kapazitätsmodells gemäß § 63b im Einklang stehende Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind dabei vorrangig zu behandeln.**

(7) bis (10)

Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control Kommission

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

(2) ...

Verfahrensvorschrift

§ 84. (1) bis (4) ...

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

Geltende Fassung

weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Schienen-Control Kommission, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.

(6) bis (9) ...

Geltungsbereich

§ 86. (1)

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. bis 4. ...

5. Schienenfahrzeuge, die überwiegend für die Erbringung von Eisenbahnpersonenverkehrsdiensten im Stadt- und Vororteverkehr auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 3 eingesetzt werden, und die mit bestimmten Bauteilen für schwere Schienenfahrzeuge ausgerüstet sind, wenn diese Ausrüstung für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt einer Hauptbahn oder einer anderen als in Z 3 angeführten vernetzten Nebenbahn ausschließlich zu Verbindungszwecken **mit einer anderen vernetzten Nebenbahn gemäß Z 3** erforderlich ist.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 100. (1) bis (3) ...

(4) Entwürfe neuer nationaler Vorschriften, **die nur dann erlassen werden dürfen, wenn eine TSI nicht in vollem Umfang den grundlegenden Anforderungen entspricht**, hat die Behörde der Europäischen Kommission und der Eisenbahngentur der Europäischen Union zur Kenntnisnahme zusammen mit einer Begründung für ihre Einführung vorzulegen.

(5) und (6) ...

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 101. (1) In folgenden Fällen hat die Behörde auf Antrag bestimmte TSI zur Gänze oder teilweise mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder eines Teiles davon oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder

Vorgeschlagene Fassung

weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Schienen-Control Kommission, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.

(6) bis (9) ...

Geltungsbereich

§ 86. (1)

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. bis 4. ...

5. Schienenfahrzeuge, die überwiegend für die Erbringung von Eisenbahnpersonenverkehrsdiensten im Stadt- und Vororteverkehr auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 3 eingesetzt werden, und die mit bestimmten Bauteilen für schwere Schienenfahrzeuge ausgerüstet sind, wenn diese Ausrüstung für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt einer Hauptbahn oder einer anderen als in Z 3 angeführten vernetzten Nebenbahn ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich ist.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 100. (1) bis (3) ...

(4) Entwürfe neuer nationaler Vorschriften hat die Behörde der Europäischen Kommission und der Eisenbahngentur der Europäischen Union zur Kenntnisnahme zusammen mit einer Begründung für ihre Einführung vorzulegen. **Neue nationale Vorschriften dürfen nur erlassen werden,**

1. wenn eine TSI nicht in vollem Umfang den grundlegenden Anforderungen entspricht, oder

2. wenn sie als dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall, erforderlich sind.

(5) und (6) ...

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 101. (1) In folgenden Fällen hat die Behörde auf Antrag bestimmte TSI zur Gänze oder teilweise mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder eines Teiles davon oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder

Geltende Fassung

eines Teiles davon betreffen, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;

2. bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems, oder eines Teiles davon betreffen, wenn die Anwendung dieser betreffenden TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/oder die **Unvereinbarkeit** mit dem Eisenbahnsystem, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde; oder
3. wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben; in diesem Falle ist die Nichtanwendbarkeit der TSI auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes zu begrenzen.

(2) bis (5) ...

Begutachtungsbefugnis

§ 150. (1) und (2) ...

(3) Mit der Begutachtung des Vorhandenseins der physischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen sind Arbeitsmediziner bzw. arbeitsmedizinische Zentren und mit der Begutachtung des Vorhandenseins der arbeitspsychologischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen sind klinische Psychologen oder Gesundheitspsychologen zu betrauen, **die hierfür weitergebildet sind und über ein Zertifikat verfügen.**

(4) ...

Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung

§ 152. (1) und (2) ...

(3) **Die Behörde hat ein Verzeichnis aller im Inland befindlichen Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen mit Name, Anschrift und Kennnummer zu führen und im Internet bereitzustellen.**

Vorgeschlagene Fassung

eines Teiles davon betreffen, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;

2. bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems, oder eines Teiles davon betreffen, wenn die Anwendung dieser betreffenden TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/oder die **Vereinbarkeit** mit dem Eisenbahnsystem, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde; oder
3. wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben; in diesem Falle ist die Nichtanwendbarkeit der TSI auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes zu begrenzen.

(2) bis (5) ...

Begutachtungsbefugnis

§ 150. (1) und (2) ...

(3) Mit der Begutachtung des Vorhandenseins der physischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen sind Arbeitsmediziner bzw. arbeitsmedizinische Zentren und mit der Begutachtung des Vorhandenseins der arbeitspsychologischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen sind klinische Psychologen oder Gesundheitspsychologen zu betrauen.

(4) ...

Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung

§ 152. (1) und (2) ...

(3) **Von der Behörde in einem Verzeichnis mit Name, Anschrift und Kennnummer zu führen sind:**

1. **Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen, die sich im Inland befinden; und**

Geltende Fassung

Aufnahme der Tätigkeit

§ 174. Eine benannte Konformitätsbewertungsstelle darf erst dann die Aufgaben einer benannten Stelle wahrnehmen, wenn weder die Europäische Kommission noch die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union innerhalb von zwei Wochen nach Durchführung der Benennung durch die Behörde erhoben haben.

Geltungsbereich

§ 185. (1)

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. bis 4. ...

5. Schienenfahrzeuge, die überwiegend für die Erbringung von Eisenbahnpersonenverkehrsdiensten im Stadt- und Vororteverkehr auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 3 eingesetzt werden, und die mit bestimmten Bauteilen für schwere Schienenfahrzeuge ausgerüstet sind, wenn diese Ausrüstung für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt einer Hauptbahn oder einer anderen als in Z 3 angeführten vernetzten Nebenbahn ausschließlich zu Verbindungszwecken **mit einer anderen vernetzten Nebenbahn gemäß Z 3** erforderlich ist.

Ausstellung, Aktualisierung und Erneuerung

§ 195. (1) und (2)....

(3) Unter einem geographischen Tätigkeitsgebiet sind Eisenbahnen oder Netze von Eisenbahnen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen

Vorgeschlagene Fassung

2. Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen mit Sitz außerhalb der Republik Österreich, für deren Betrieb eine Genehmigung nach Abs. 1 erteilt wurde.

Die Behörde hat dieses Verzeichnis im Internet bereitzustellen.

Aufnahme der Tätigkeit

§ 174. Eine benannte Konformitätsbewertungsstelle darf erst dann die Aufgaben einer benannten Stelle wahrnehmen, wenn weder die Europäische Kommission noch die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union innerhalb von zwei Wochen nach Durchführung der Benennung durch die Behörde **Einwände** erhoben haben.

Geltungsbereich

§ 185. (1)

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. bis 4. ...

5. Schienenfahrzeuge, die überwiegend für die Erbringung von Eisenbahnpersonenverkehrsdiensten im Stadt- und Vororteverkehr auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 3 eingesetzt werden, und die mit bestimmten Bauteilen für schwere Schienenfahrzeuge ausgerüstet sind, wenn diese Ausrüstung für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt einer Hauptbahn oder einer anderen als in Z 3 angeführten vernetzten Nebenbahn ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich ist.

Ausstellung, Aktualisierung und Erneuerung

§ 195. (1) und (2)....

(3) Ein geographisches Tätigkeitsgebiet gilt auch dann als ausschließlich in der Republik Österreich liegend, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Antrag auf Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung angibt, dass es Eisenbahnverkehrsdienste auf Eisenbahnen benachbarter Mitgliedstaaten der Europäischen Union bis zu in Grenznähe befindlichen Bahnhöfen benachbarter Mitgliedstaaten der Europäischen Union auszuüben beabsichtigt.

(4) Unter einem geographischen Tätigkeitsgebiet sind Eisenbahnen oder Netze von Eisenbahnen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union

Geltende Fassung

Union zu verstehen, auf denen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auszuüben beabsichtigt.

(4) Im Zuge des Verfahrens zur Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind sowohl die Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch die Behörde berechtigt, Vor-Ort-Besuche und Vor-Ort-Inspektionen beim antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Audits durchzuführen.

(5) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat eine Aktualisierung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu beantragen, wenn Art und Umfang des Betriebes wesentlich geändert werden oder das geographische Tätigkeitsgebiet erweitert wird.

(6) Im Ermittlungsverfahren können auch akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung als Sachverständige bestellt werden.

(7) Die Behörde hat über Anträge auf Ausstellung, Aktualisierung oder Erneuerung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber vier Monate nach Vorliegen aller angeforderten und entscheidungsrelevanten Angaben zu entscheiden.

Gültigkeit und Erneuerung der Sicherheitsgenehmigung

§ 201. Die Sicherheitsgenehmigung ist mit einer Gültigkeitsdauer von fünf Jahren zu versehen. Sie ist auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dem die im § 199 angeführten Nachweise beizulegen sind, von der Behörde zu erneuern, wenn die im § 200 angeführten Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen.

Vorgeschlagene Fassung

zu verstehen, auf denen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auszuüben beabsichtigt.

(5) Im Zuge des Verfahrens zur Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind sowohl die Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch die Behörde berechtigt, Vor-Ort-Besuche und Vor-Ort-Inspektionen beim antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Audits durchzuführen.

(6) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat eine Aktualisierung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu beantragen, wenn Art und Umfang des Betriebes wesentlich geändert werden oder das geographische Tätigkeitsgebiet erweitert wird.

(7) Im Ermittlungsverfahren können auch akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung als Sachverständige bestellt werden.

(8) Die Behörde hat über Anträge auf Ausstellung, Aktualisierung oder Erneuerung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber vier Monate nach Vorliegen aller angeforderten und entscheidungsrelevanten Angaben zu entscheiden.

(9) Ist die Behörde für die Entscheidung über einen Antrag auf Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung im Sinne des Abs. 3 zuständig, so hat sie vor Entscheidung über den Antrag die Behörde des benachbarten Mitgliedstaates der Europäischen Union, die für die Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen zuständig ist, anzuhören. Sofern für diese Anhörung mit einem benachbarten Mitgliedstaat der Europäischen Union keine länderübergreifende Vereinbarung über die Modalitäten der Anhörung vorliegt, sind die Modalitäten der Anhörung in jedem Einzelfall festzulegen.

Gültigkeit und Erneuerung der Sicherheitsgenehmigung

§ 201. Die Sicherheitsgenehmigung ist mit einer Gültigkeitsdauer von fünf Jahren zu versehen. Sie ist auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dem die im § 199 angeführten Nachweise beizulegen sind, von der Behörde zu erneuern, wenn die im § 200 angeführten Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen. Soweit ihre Erneuerung bis spätestens vier Monate vor Ablauf der Geltungsdauer beantragt wird, gilt die jeweilige Sicherheitsgenehmigung bis zur

Geltende Fassung

Zertifizierung des Instandhaltungssystems für Güterwagen

§ 211. (1) Eine für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle darf diese Tätigkeit nur ausüben, wenn sie über eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügt, die von einer gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 entsprechend akkreditierten Zertifizierungsstelle entsprechend den Vorgaben der gemäß Art. 14 Abs. 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakte auszustellen ist.

(2) ...

Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer

§ 217. Die für die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß Arbeitszeitgesetz, BGBl. 461/1969, zuständigen Arbeitsinspektorate haben mit der Behörde zusammenzuarbeiten, damit sie ihre Rolle bei der Überwachung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn und der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn wahrnehmen kann.

Strafen, Verwalterbestellung

§ 229. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 14 000 Euro zu bestrafen, wer

1. bis 3. ...
4. entgegen § 211 Abs. 1 die Tätigkeit einer für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle ausübt.

Vorgeschlagene Fassung

Rechtskraft der Entscheidung über den Antrag auf ihre Erneuerung als weiterhin erteilt.

Zertifizierung des Instandhaltungssystems

§ 211. (1) Eine für die Instandhaltung zuständige Stelle darf diese Tätigkeit nur ausüben, wenn sie über eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügt, die von einer gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 entsprechend akkreditierten Zertifizierungsstelle entsprechend den Vorgaben der gemäß Art. 14 Abs. 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakte auszustellen ist.

(2) ...

Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer

§ 217. Die für die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, zuständigen Arbeitsinspektorate haben mit der Behörde zusammenzuarbeiten, damit sie ihre Rolle bei der Überwachung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn und der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn wahrnehmen kann.

Strafen, Verwalterbestellung

§ 229. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 14 000 Euro zu bestrafen, wer

1. bis 3. ...
4. entgegen § 211 Abs. 1 die Tätigkeit einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle ausübt.

§ 232a. Eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 1452 Euro zu bestrafen ist, begeht, wer

1. anderen als den in den §§ 225 bis 232 genannten Geboten oder Verboten dieses Bundesgesetzes,
2. den auf Grund dieses Bundesgesetz erlassenen Verordnungen oder
3. den gemäß Art. 6 der Richtlinie (EU) 2016/798/EG über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 138 vom 26.05.2016 S. 102, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 110 vom 30.04.2018 S. 141 sowie Art. 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des

Geltende Fassung**Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006**

§ 240. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 zum Bau und zum Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilte Genehmigungen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf den in der Genehmigung ausgewiesenen Eisenbahnen.

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

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

diskriminierungsfrei einzuräumen.

(3) § 58 ist auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, nur in dem Ausmaß anzuwenden, in dem Gegenseitigkeit gewährleistet ist.

(8) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes 125/2006 und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 für Hochbauten oder Kunstbauten erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 2 in der Fassung vor dem Inkrafttreten des § 31 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen.

(9) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 im Einzelfall für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte eisenbahnrechtliche

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung), ABl. Nr. L 138 vom 26.05.2016 S. 44 erlassenen delegierten Rechtsakten

zuwiderhandelt.

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006

§ 240. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 zum Bau und zum Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilte Genehmigungen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf den in der Genehmigung ausgewiesenen Eisenbahnen.

(8) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes 125/2006 und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 für Hochbauten oder Kunstbauten erteilte Genehmigungen nach § 36 Abs. 2 in der Fassung vor dem Inkrafttreten des § 31 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 gelten als erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen.

(9) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 und im Übergangszeitraum gemäß Abs. 14 im Einzelfall für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte eisenbahnrechtliche

Geltende Fassung

Baugenehmigungen und auf Grund von Typenplänen für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen gemäß § 36 Abs.3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

(10) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für Schienenfahrzeuge erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

(14) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 abhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen. Dies gilt nicht für folgende, zu diesem Zeitpunkt anhängige Verwaltungsverfahren:

1. Verwaltungsverfahren für Schienenfahrzeuge zur Erteilung der Genehmigung auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung;
2. Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung für eisenbahntechnische Einrichtungen auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall, soweit es sich nicht um eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen handelt; falls es sich nicht um eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen handelt, sind diese Verwaltungsverfahren bescheidmäßig einzustellen;
3. Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen nach §§ 51 und 52 jeweils in der bisher geltenden Fassung.

(15) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 abhängigen Verwaltungsverfahren sind abweichend von Abs. 14 nach den durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 125/2006 geschaffenen Bestimmungen durchzuführen, wenn dies von dem Einbringer des verfahrenseinleitenden Antrages beantragt wird.

(16) Ist mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für ein Bauvorhaben bereits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 in der bisher geltenden Fassung erteilt worden, und wären nach der bisher geltenden Rechtslage noch Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 2, gemäß § 36 Abs. 2 und 3, oder gemäß § 36 Abs. 3, alle in der bisher geltenden Fassung, erforderlich, so ist für die von der bereits bestehenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für ein solches Bauvorhaben nicht oder

Vorgeschlagene Fassung

Baugenehmigungen und auf Grund von Typenplänen für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erteilten Genehmigungen gemäß § 36 Abs.3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

(10) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für Schienenfahrzeuge erteilten Genehmigungen nach § 36 Abs. 3 in der bisher geltenden Fassung gelten als erteilte Bauartgenehmigungen.

Geltende Fassung

nicht vollständig erfassten Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 erforderlich.

(18) § 36 Abs. 1 ist auch auf solche vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 durchgeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen anzuwenden, für die zum Zeitpunkt ihrer Durchführung entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt worden ist, auch wenn sie nicht unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt worden sind.

(19) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von der Behörde gemäß § 43 Abs. 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen gelten als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen.

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 143/2020

§ 243. (1) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters gelten weiterhin die §§ 108 und 109 sowie 112 bis 116 in der Fassung vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat die Daten eingetragener Schienenfahrzeuge im Einstellungsregister bis spätestens 16. Juni 2021 in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister zu migrieren.

(3) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters gilt § 207 mit der Maßgabe, dass ein Schienenfahrzeug nur dann auf einer Eisenbahn betrieben werden darf, wenn ihm eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die für dessen Instandhaltung zuständig ist, zugewiesen ist, und diese für die Instandhaltung zuständige Stelle im Einstellungsregister für dieses Schienenfahrzeug registriert ist.

(4) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters ist § 112 Z 1 mit der Maßgabe anzuwenden, dass sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergewissern hat, dass das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister registriert ist.

(5) Bereits vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 benannte akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen mit Sitz in Österreich, die

Vorgeschlagene Fassung

(18) § 36 Abs. 1 ist auch auf solche vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 durchgeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen anzuwenden, für die zum Zeitpunkt ihrer Durchführung entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt worden ist, auch wenn sie nicht unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt worden sind.

(19) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von der Behörde gemäß § 43 Abs. 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen gelten als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen.

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 143/2020

§ 243.

Geltende Fassung

bereits bisher im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung Prüfverfahren nach nationalen Vorschriften durchgeführt haben, gelten bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 als bestimmte Stellen im Sinne des § 183.

(6) Wer bis vor Ablauf des Tages vor dem Inkrafttreten des § 125 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 ein Prüfzeugnis oder ein Ergänzungszeugnis gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, ausgestellt bekommen hat, darf auch ohne Fahrerlaubnis und Bescheinigung bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 solche Triebfahrzeuge, die im Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, auf solchen nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen, die im Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, selbständig führen und bedienen.

(7) Wer zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens des § 126 Abs. 3 in der vor der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 geltenden Fassung auf Grundlage dieser Bestimmung Schienenfahrzeuge auf vernetzten Nebenbahnen selbständig geführt und bedient hat, darf weiterhin bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 Schienenfahrzeuge auf solchen vernetzten Nebenbahnen selbständig führen und bedienen.

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

1. jene Haupt- und vernetzten Nebenbahnen ausweisen, die nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt sind und
2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(9) Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2020 an Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen – Teil A und

Vorgeschlagene Fassung

(1) Wer bis vor Ablauf des Tages vor dem Inkrafttreten des § 125 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 ein Prüfzeugnis oder ein Ergänzungszeugnis gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, ausgestellt bekommen hat, darf auch ohne Fahrerlaubnis und Bescheinigung bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 solche Triebfahrzeuge, die im Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, auf solchen nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen, die im Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, selbständig führen und bedienen.

(2) Wer zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens des § 126 Abs. 3 in der vor der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 geltenden Fassung auf Grundlage dieser Bestimmung Schienenfahrzeuge auf vernetzten Nebenbahnen selbständig geführt und bedient hat, darf weiterhin bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 Schienenfahrzeuge auf solchen vernetzten Nebenbahnen selbständig führen und bedienen.

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

1. jene Haupt- und vernetzten Nebenbahnen ausweisen, die nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt sind und
2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(4) Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2020 an Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen – Teil A und

Geltende Fassung

Sicherheitsbescheinigungen Teil B sind bis zu ihrem Ablauf einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gleichzuhalten. Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2020 an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen – Teil B sind bis zu ihrem Ablauf einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gleichzuhalten.

(10) Die mit dem Tag des Ablaufes der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 245. (1) bis (13) ...

Vorgeschlagene Fassung

Sicherheitsbescheinigungen Teil B sind bis zu ihrem Ablauf einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gleichzuhalten. Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2020 an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen – Teil B sind bis zu ihrem Ablauf einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gleichzuhalten.

(5) Die mit dem Tag des Ablaufes der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. yyy/2024

§ 243a. (1) § 21 Abs. 9 Z 2 gilt solange nicht für solche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, als deren von der Behörde vor Kundmachung der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 erteilte Sicherheitsgenehmigung noch nicht gemäß § 201 erneuert worden ist.

(2) § 21 Abs. 9 Z 3 gilt solange nicht für Eisenbahnunternehmen, als deren vor der Kundmachung der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 eingeführtes Sicherheitsmanagementsystem noch nicht den §§ 189 bis 191 und der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010, ABL. Nr. L 129 vom 25.05.2018, S. 26, in der Fassung der Delegierten Verordnung (EU) 2020/782, ABL. Nr. L 188 vom 15.06.2020 S. 14 entspricht.

(3) Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2025 ist der zweite Halbsatz des § 41 erster Satz auch auf Sicherheitsbescheinigungen Teil B anzuwenden.

(4) Die mit dem Tag des Ablaufes der Kundmachung der Novelle BGBl. I Nr. xx/2024 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 245. (1) bis (13) ...

14. Das Inhaltsverzeichnis, § 9b samt Überschrift, § 12 Abs. 1a, § 14c samt Überschrift, § 15c, § 15j Abs. 2, § 17, § 17c samt Überschrift, § 19 Abs. 1 Z 3 und Abs. 3 Z 3, § 19a, § 21 Abs. 9, § 29, § 32 Abs. 3, § 32a Abs. 5a, § 32b Abs. 4, § 32c Abs. 1, die §§ 32d, 32e sowie 33, § 40a Abs. 3, die §§ 41, 44 sowie 45, § 48 Abs. 3 und 4, § 50 Abs. 1 bis 3, § 54, § 55a samt

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Überschrift, § 55e Abs. 4, § 55h Abs. 1, § 57 Abs. 1 Z 2, § 63 Abs. 2, § 63b samt Überschrift, § 65 Abs. 6, § 78b Abs. 1, § 84 Abs. 5, § 86 Abs. 2 Z 5, § 100 Abs. 4, § 101 Abs. 1 Z 2, § 105a samt Überschrift, § 150 Abs. 3, § 152 Abs. 3, § 174, § 185 Abs. 2 Z 5, die §§ 195 sowie 201, § 211 samt Überschrift, § 217, § 229 Z 4, die §§ 232a, 240 sowie 243 sowie § 243a samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. yyy/2024 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft; gleichzeitig treten § 240 Abs. 2,3 und 14 bis 16 sowie § 243 Abs. 1 bis 5 in der Fassung vor dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. yyy/2024 außer Kraft.