

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Im Jahr 2023 fanden mehrere Arbeitsgruppensitzungen im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie statt, bei denen anhand von diversen Gesetzestextentwürfen für notwendig oder zweckmäßig erachtete Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) fachlich diskutiert wurden. An diesen Arbeitsgruppensitzungen nahmen Vertreter und Vertreterinnen des vorangeführten Bundesministeriums, der Bundesländer, der Sozialpartner, des Österreichischen Gemeindebundes, der Schienen-Control GmbH, des Verbandes der Bahnindustrie und einiger Eisenbahnunternehmen teil.

Ausgehend von dem Ergebnis dieser Arbeitsgruppensitzungen und aufgrund eines Vertragsverletzungsverfahrens und eines EU-Pilotverfahrens sind folgende Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 schwerpunktmäßig vorgesehen:

- Konkretisierungen zum Stand der Technik;
- Konzentration der Zuständigkeit für Konzessionsangelegenheiten für den Bau und Betrieb von bundesländerüberschreitenden Straßenbahnen bei dem sachlich zuständigen Landeshauptmann jenes Bundeslandes, in dem der Sitz des Straßenbahnunternehmens ist;
- Konzentration der Zuständigkeit für Angelegenheiten der Bauartgenehmigung für auf bundesländerüberschreitenden Straßenbahnen einzusetzenden Schienenfahrzeugen und für Angelegenheiten der Bauartgenehmigung für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen bei demjenigen sachlich zuständigen Landeshauptmann jenes Bundeslandes, in dem der Sitz des (antragstellenden) Herstellers solcher Schienenfahrzeuge und der eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen liegt;
- Entfall der Prüfung der Konzessionsvoraussetzungen im Falle des Erwerbes einer öffentlichen Eisenbahn;
- Zuerkennung der dinglichen Wirkung des Bescheides, mit dem die Genehmigung zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen erteilt wird;
- Etablierung eines Anschlussbahnverzeichnisses;
- Erweiterung des Kreises derjenigen, die zur Durchführung von Prüfungen nach § 19a EisbG berechtigt sind, auf Anstalten des Bundes oder Bundesländer, auf benannte Stellen und auf Personen, die zur Erstattung von Gutachten im Allgemeinen beeidigt sind;
- Entfall der Verpflichtung zur Bestellung eines Betriebsleiters für solche Eisenbahnunternehmen, die ein dem EisbG entsprechendes Sicherheitsmanagementsystem eingeführt haben;
- Neufestlegung der Zuständigkeit für die Durchführung des Auflassungsverfahrens für Eisenbahnen und der Verfahren nach den §§ 40a Abs. 3, 44 sowie 45 in der Form, dass die Durchführung dieser Verfahren nunmehr der für die Eisenbahn zuständigen Behörde obliegt;
- Keine ergänzende Bauartgenehmigung für Fahrten bauartgenehmigter Schienenfahrzeuge für Anschlussbahnen zur Wagenübernahme und -übergabestelle, die sich auf einer anderen Eisenbahn befindet;
- Einführung von neuen Regelungen über die Erteilung der Bauartgenehmigung für gebrauchte inländische Schienenfahrzeuge, die auf anderen als in der bisherigen Bauartgenehmigung angeführten Eisenbahnen eingesetzt werden sollen;
- Aufhebung der zwingenden Befassung der Sachverständigenkommission im Verfahren über die Aufteilung der Kosten zwischen Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast, die infolge einer baulichen Umgestaltung der Verkehrswege im Bereich einer Eisenbahnkreuzung oder infolge einer Auflassung oder Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges entstanden sind;
- Zulässigkeit der automationsunterstützten Feststellung der Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“ im Bereich schienengleicher Eisenbahnübergänge mittels bildverarbeitender Einrichtungen;
- Einschränkung der auf mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragbaren Funktionen auf die Funktionen „Zuweisungsstelle“, „entgelterhebende Stelle“ und „Verkehrsmanagement“;

- Reduzierung des Kataloges der auf österreichische Eisenbahninfrastruktur Zugangsberechtigten um Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft;
- Ausdrückliche Festlegung, dass das geographische Tätigkeitsgebiet auch dann in Österreich liegt, wenn von Österreich aus bis zu Grenzbahnhöfen benachbarter Staaten gefahren werden soll;
- Erweiterung der Straftatbestände.

Mit der vorliegenden Anpassung des Eisenbahngesetzes sollen darüberhinaus zwei Ziele erreicht werden:

Erstens soll im Fall von hoher Auslastung der Eisenbahninfrastruktur schneller und gezielter gehandelt werden können um die Auswirkungen auf Bevölkerung und Wirtschaft so gering wie möglich zu halten und auch weiterhin qualitative und verlässliche Schienenverkehre zur Verfügung stellen zu können. Dieser Handlungsbedarf ergibt sich u.a. mit hoher Dringlichkeit aufgrund von erwartbaren mehrmonatigen Streckensperren, die vom deutschen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (DB InfraGO) für die Jahre 2026 und 2027 abwechselnd für die aus österreichischer Sicht höchst kritischen Streckenabschnitte Passau – Obertraubling und Regensburg – Nürnberg sowie Freilassing – Rosenheim und Rosenheim – München angekündigt wurden. Diese im Ausland gelegenen und von Österreich nicht unmittelbar beeinflussbaren Streckensperren bewirken, dass innerhalb des österreichischen Streckennetzes die zu den jeweils benachbarten Grenzübergängen führenden Strecken hoch ausgelastet sein werden, während Kapazität der Strecken zu und von den von der jeweiligen Sperre betroffenen Grenzübergängen nicht genutzt werden können.

Zweitens sollen die Anschlüsse in Knotenbahnhöfen, auf die der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur über Jahrzehnte konzipiert wurde (integraler Taktfahrplan), zuverlässiger im jeweiligen Jahresfahrplan umgesetzt werden, auch wenn die für die Anschlüsse erforderlichen Fahrplantrassen von Trassenkonflikten betroffen sind (Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazitäten). Bereits vorhandene Regelungen zum Schutz des integralen Taktfahrplans (§ 55a (2), § 63 (2), § 65c (3) Z 1)) haben sich in der Vergangenheit als weitgehend unwirksam erwiesen. Eine wirksamere Absicherung des integralen Taktfahrplans im Trassenzuweisungsprozess ist von besonderer Dringlichkeit, weil mit dem fortschreitenden Ausbau der Südachse (Inbetriebnahme der Koralmbahn mit Dezember 2025 und Semmeringbasistunnel voraussichtlich mit Dezember 2030) auch diese Route für den Markteintritt weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen interessant wird („Open Access“-Verkehre ohne gemeinwirtschaftliche Beauftragung). Nachdem die Südachse im Gegensatz zur Westachse weiterhin überwiegend zweigleisig bleibt, ist hier mit wesentlich gravierenderen Trassenkonflikten zu rechnen als entlang der Westachse, wo bisher nur vereinzelt Anschlussverbindungen aufgrund von Trassenkonflikten verloren gegangen sind. Ohne eine entsprechende Regelung, die den Markteintritt weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht, aber soweit strukturierend eingreift, dass die systematischen Anschlüsse des integralen Taktfahrplans gewahrt bleiben, besteht die Gefahr, dass die großen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der Südstrecke nicht ihren vollen Nutzen entfalten, insbesondere für die Städte und Regionen an den Seitenstrecken.

#### **Kompetenzgrundlage:**

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

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 6 (§ 9b samt Überschrift):**

In der Praxis hat sich herausgestellt, dass der Stand der Technik aufgrund seiner Definition sowohl für die Normunterworfenen als auch von den Vollzugsbehörden, schwer zu erfassen ist. Aus diesem Grund soll eine Klarstellung dahingehend vorgenommen werden, wann der Stand der Technik jedenfalls als erfüllt anzusehen ist. Der Nachweis des Standes der Technik soll jedenfalls dann als erwiesen angesehen werden, wenn im Zuge eines Genehmigungsverfahrens die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik nachgewiesen wird. Unter den anerkannten Regeln der Technik sind die in Frage kommenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) bzw. die in diesen angeführten europäischen Normen zu verstehen sowie – falls keine TSI Anwendung finden – die nationalen Vorschriften und harmonisierten europäischen Normen.

#### **Zu Z 7 (§ 12 Abs. 1a):**

Zur Vermeidung der Zuständigkeit mehrerer sachlich zuständiger Landeshauptmänner in Konzessionsangelegenheiten für bundesländerüberschreitende Straßenbahnen, in Bauartgenehmigungsangelegenheiten für Schienenfahrzeugen die sowohl zum Betrieb auf Nebenbahnen oder Straßenbahnen, als auch zum Betrieb auf nicht-öffentlichen, Eisenbahnen, jedoch nicht zum Betrieb

auf Hauptbahnen bestimmt sind und in Bauartgenehmigungsangelegenheiten für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen erfolgt eine Zuständigkeitskonzentration auf den sachlich zuständigen Landeshauptmann jenes Bundeslandes, in dem der Sitz des Straßenbahnunternehmens, der Sitz des (antragstellenden Schienenfahrzeug-Herstellers) oder der Sitz des (antragstellenden) Herstellers einer eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung liegt. Die Bestimmungen der Z 2 und 3 entsprechen der vor der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 geltenden Rechtslage.

**Zu Z 8 (§ 14c samt Überschrift):**

Da die dem Erwerb einer ohnehin bereits bestehenden öffentlichen Eisenbahn vorangehende Veräußerung einer öffentlichen Eisenbahn ein Rechtsakt ist, der gemäß § 25 EibG einer Genehmigung bedarf, die nur erteilt werden darf, wenn der Veräußerung keine öffentlichen Interessen entgegenstehen, kann im zeitlich darauf folgenden Konzessionsverfahren auf die Prüfung des Vorliegens der auf neu zu errichtende Eisenbahnen abstellenden Konzessionsvoraussetzungen verzichtet werden und somit das Konzessionsverfahren sowohl für den Antragsteller als auch für die Behörde vereinfacht werden.

Ergänzt wird § 14c um eine Regelung, wie die Konzessionsdauer für erworbene, bereits bestehende und vom Konzessionserfordernis bisher befreite Eisenbahnen festzulegen ist.

**Zu Z 9 (§ 15c Z 3 und Entfall Z 4):**

Die bisherige Regelung wird präziser an den Wortlaut der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums in der Fassung der Richtlinie (EU) 2016/2370 angepasst. Die Regelung in der bisherigen Z 4 findet sich nun in lit. d) der Z 3.

**Zu Z 10 und 42 (§§ 15j Abs. 2 und 57 Abs. 1 Z 2):**

Die Zugangsrechte von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft sind in dem Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße geregelt. Dieses Abkommen gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union und bedarf keiner innerstaatlichen Umsetzung. Dennoch hat der Bundesgesetzgeber in der Annahme, dass – zumindest zeitverzögert – die den Schienenverkehrsmarkt regulierenden, jeweils aktuellen Richtlinien der Europäischen Union, insbesondere die Richtlinie 2012/34/EU, in den Anhang 1 dieses Abkommens aufgenommen wird, aus Übersichtlichkeitsgründen auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft in den eisenbahngesetzlichen Katalog der zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgenommen. Da diese Annahme nicht zutreffend hat und voraussichtlich auch in nächster Zukunft nicht zutreffen wird, wird der den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur regelnde § 57 Abs.1 Z 2 in der Form bereinigt, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nicht mehr erwähnt werden. Eine ähnliche Überlegung gilt auch für die Regelung des § 15j Abs. 2, der sich ausdrücklich auf die Richtlinie 2012/34/EU bezieht; auch diese eisenbahngesetzliche Regelung wird in der Form bereinigt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nicht mehr erwähnt werden

**Zu Z 11 (§ 17):**

Da das Eisenbahngesetz 1957 keine Regelungen über den Erwerb einer bereits bestehenden, nicht-öffentlichen Eisenbahn enthält, hat der Erwerber einer solchen Eisenbahn die gemäß § 17 EibG erforderliche Genehmigung für den Bau und Betrieb einer solchen nicht-öffentlichen Eisenbahn sowie für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer solchen nicht-öffentlichen Eisenbahn zu erwirken. Wegen des wesentlich geringeren öffentlichen Interesses am Bestand einer nicht-öffentlichen Eisenbahn wird von der Schaffung einer dem § 14c ähnlichen Regelung abgesehen und dem Bescheid, mit dem die § 17-Genehmigung erteilt wird, ausdrücklich die dingliche Wirkung zuerkannt; somit bedarf der Erwerber einer nicht-öffentlichen Eisenbahn in Zukunft keiner Genehmigung nach § 17 EibG.

**Zu Z 12 (§ 17c):**

Als einer der Umsetzungsschritte für den Masterplan Güterverkehr 2030 soll ein Anschlussbahnverzeichnis umgesetzt werden. Dieses Verzeichnis soll der verladenden Wirtschaft sowie auch den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen besseren Überblick über bereits bestehende Angebote ermöglichen und die gemeinsame Nutzung von Anschlussbahnen durch mehrere Unternehmen begünstigen. Unter dem Begriff „bestehende Anschlussbahn“ sind Anschlussbahnen zu subsumieren, die über eine Genehmigung nach § 17 EibG sowie allenfalls erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen und Betriebsbewilligungen verfügen. Heeres-eigene Anschlussbahnen, insbesondere deren Verladestellen, dienen der Militärlogistik, befinden sich mit wenigen Ausnahmen auf militärischen Liegenschaften, teilweise in Sperrgebieten und sind grundsätzlich nicht für die Nutzung durch Private vorgesehen. Es wird daher eine einschränkende Sonderbestimmung für heeres-eigene Anschlussbahnen vorgesehen.

**Zu Z 13 und 14 (§ 19 Abs. 1 Z 3 und Abs. 3 Z 3):**

Korrelierend zur Betretungsbefugnis wird festgelegt, dass auch gefahrlos betreten werden kann.

**Zu Z 15 bis 17 (§ 19a Abs. 1 bis 3):**

Der Kreis der zur Durchführung einer Überprüfung nach § 19a Abs. 1 EibG Befugten wird – in Angleichung an die §§ 31a Abs. 2, 32a Abs. 6 Z 1 bis 5 und 33 Abs. 2 – um Anstalten des Bundes oder der Bundesländer, um benannte Stellen und Personen, die zur Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind, erweitert. Die Neugliederung des § 19a EibG dient dessen besserer Lesbarkeit.

**Zu Z 18 (§ 21 Abs. 9):**

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union hat bereits bei mehreren im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie durchgeführten Audits festgehalten, dass die Verpflichtung zur Bestellung eines Betriebsleiters und zur Genehmigung dieser Bestellung eine marktbeschränkende Barriere für den Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb der Republik Österreich zur österreichischen Eisenbahninfrastruktur darstellt. Um der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die Europäische Kommission vorzubeugen, wird als erster Schritt die Verpflichtung zur Betriebsleiterbestellung für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über ein eingerichtetes Sicherheitsmanagementsystem verfügen, abgeschafft.

**Zu Z 19 und 20 und 22 (§ 29 Abs. 1, 2 und 5):**

Die von der allgemeinen Zuständigkeitsregelung im § 12 Abs. 1 und 2 EibG abweichenden Zuständigkeitsregelungen für die Auflassung von Eisenbahnen werden aufgehoben. Die Zuständigkeit für die Durchführung von Auflassungsverfahren richtet sich nunmehr ausschließlich nach den Zuständigkeitsregelungen des § 12 Abs. 1 und 2 EibG.

**Zu Z 21 (§ 29 Abs. 4):**

Ergänzend zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen wird vorgesehen, dass mit Rechtskraft des im Abs. 4 genannten Feststellungsbescheides auch die Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen erlöschen soll.

**Zu Z 23 (§ 32 Abs. 1):**

Es wird klargestellt, dass auch für die Inbetriebnahme bereits bauartgenehmigter, gebrauchter Schienenfahrzeuge auf anderen als in der Bauartgenehmigung festgelegten Arten von Eisenbahnen oder auf konkret anderen in der Bauartgenehmigung festgelegten konkreten Eisenbahnen eine Bauartgenehmigung erforderlich ist.

**Zu Z 24 (§ 32 Abs. 3):**

Mit der vorgeschlagenen Änderung soll im Sinne der Rechtssicherheit klargestellt werden, dass für den Betrieb auf Anschlussbahnen genehmigte Triebfahrzeuge keine weitere Genehmigung für deren Betrieb auf der Eisenbahn des anschlussgebenden Eisenbahnunternehmens bis zur und von der Stelle für notwendig ist, an der Güterwagen vom Anschlussbahnunternehmen übergeben bzw. übernommen werden. Dies vor dem Hintergrund, dass für den Zugang des Anschlussbahnunternehmens auf die anschlussgebende Eisenbahn detaillierte vertragliche Regelungen zwischen den betroffenen Eisenbahnunternehmen – schon vor allem im Hinblick auf die dem anschlussgebenden Eisenbahnunternehmen obliegenden Verpflichtungen nach § 19 Abs. 1 und 2 des Eisenbahngesetzes 1957 – abgeschlossen werden. Diese vertraglichen Regelungen stellen unter anderem sicher, dass vor dem ersten Einsatz des Anschlussbahn-Triebfahrzeuges dessen Verträglichkeit mit der Eisenbahn des anschlussgebenden Eisenbahnunternehmens geprüft und dokumentiert wird und sie legen auch fest, wie und in welchen Eisenbahnbereichen des anschlussgebenden Eisenbahnunternehmens das Anschlussbahn-Triebfahrzeug betrieben werden darf.

**Zu Z 25 (§ 32a Abs. 5a):**

Der neue Abs. 5a für gebrauchte, bauartgenehmigte inländische Schienenfahrzeuge ist inhaltlich dem Abs. 5, der sich auf gebrauchte ausländische Schienenfahrzeuge bezieht, nachgebildet.

**Zu Z 26 (§ 32b Abs. 4):**

Der neue Abs. 4 für gebrauchte, bauartgenehmigte inländische Schienenfahrzeuge ist inhaltlich dem Abs. 3, der sich auf gebrauchte ausländische Schienenfahrzeuge bezieht, nachgebildet.

**Zu Z 27 (§ 32c Abs. 1):**

Ergänzend zu den bisherigen Festlegungen in der Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge kann nunmehr in dieser auch festgelegt werden, auf welchen konkreten Eisenbahnen ein Schienenfahrzeug betrieben werden darf.

**Zu Z 28 und 29 (§§ 32d erster Satz und 32e):**

Der Geltungsbereich des § 32d und des § 32e wird auf gebrauchte, inländische Schienenfahrzeuge erweitert.

**Zu Z 30 (§ 33):**

Hier wird ein redaktionelles Versehen berichtigt.

**Zu Z 31 (§ 35a):**

Die Bestimmung soll die Erprobung bzw. Tests von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen ermöglichen. Bisher waren Tests diese nicht ohne weiteres möglich und mussten z.T. behelfsmäßig auf noch im Bau befindlichen Gleisen erfolgen, sofern sie überhaupt durchgeführt werden konnten.

**Zu Z 32 (§§ 40a Abs. 3, 44 und 45):**

Die von der allgemeinen Zuständigkeitsregelung im § 12 Abs. 1 und 2 EisbG abweichende Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden für die Durchführung von Verfahren nach den §§ 40a Abs. 3, 44 und 45 wird beseitigt. Die Zuständigkeit für die Durchführung dieser Verwaltungsverfahren richtet sich nunmehr ausschließlich nach den Zuständigkeitsregelungen des § 12 Abs. 1 und 2 EisbG.

**Zu Z 33 (§ 41 erster Satz):**

Es wird ausdrücklich klargestellt, dass sich die Gleichhaltungsregelung des § 41 erster Satz EisbG nicht auf einheitliche Sicherheitsbescheinigungen bezieht.

**Zu Z 34 (§ 48 Abs. 1):**

§ 48 Abs 1 enthält derzeit keine Bestimmung, nach der analog zu § 31g die Ausführungsfrist verlängert werden kann. Dies ist in der Praxis ein massives Problem, da es zur Rechtsunsicherheit, negativen Auswirkungen auf den Betrieb sowie zu hohen wirtschaftlichen Kosten für die Eisenbahnunternehmen führt.

**Zu Z 35 (§ 48 Abs. 3):**

Abweichend von der bisherigen Regelung sollen Anträge auf Festlegung der Kostenaufteilung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast, die infolge der baulichen Umgestaltung der Verkehrswege im Bereich von Eisenbahnkreuzungen oder infolge einer Auflassung von schienengleichen Eisenbahnübergängen entstanden sind, innerhalb einer Frist von einem Jahr ab vollständiger Umsetzung der Anordnung gemäß § 48 Abs. 1 EisbG zulässig sein, da ab dem Zeitpunkt der vollständigen Anordnungsumsetzung alle Kosten bekannt sein müssten, die in die Kostenteilungsmasse miteinzubeziehen sind. Die Antragsfrist gilt gemäß § 49 Abs. 2 EisbG sinngemäß auch für die Einbringung von Anträgen bei der Behörde auf Festlegung der Kostenaufteilung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast infolge einer von der Behörde bescheidmäßig festgelegten Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges.

**Zu Z 36 (§ 48 Abs. 4):**

Die Befassung der Sachverständigenkommission im Verfahren über die Aufteilung der Kosten zwischen Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast, die infolge einer baulichen Umgestaltung der Verkehrswege im Bereich einer Eisenbahnkreuzung oder infolge einer Auflassung oder Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges entstanden sind, soll nicht mehr zwingend erforderlich sein. Es steht somit der Behörde frei, mit der Gutachtenserstellung anstelle der Sachverständigenkommission auch amtliche oder nicht-amtliche Sachverständige zu befassen.

**Zu Z 37 (§ 50 Abs. 1 bis 3):**

Die automationsunterstützende Feststellung der Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“ im Bereich schienengleicher Eisenbahnübergänge soll automationsunterstützt mittels bildverarbeitender Einrichtungen festgestellt werden dürfen. Dies soll den Rückgang von Unfällen zwischen Schienenfahrzeugen und Kraftfahrzeugen, deren Fahrzeuglenker schienengleiche Eisenbahnübergänge unter Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“ gesetzwidrig queren, bewirken.

**Zu Z 38 (§ 54):**

Die bestehenden vier Aufzählungspunkte beziehen sich ausschließlich auf die Zielsetzungen einer Belegung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Zielsetzungen berücksichtigen derzeit allerdings nicht ausreichend, dass die laufenden, von der öffentlichen Hand finanzierten Infrastrukturausbauten zur Ermöglichung eines bestimmten Fahrplangefüges hin optimiert sind. Daher soll eine Ausgewogenheit hergestellt werden, in dem die Aufzählungspunkte „durch die Sicherstellung eines integralen Taktfahrplans mit angemessenen Umsteigezeiten in Knotenbahnhöfen“ und

„durch die systematisierte Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität“ hinzugefügt werden – damit soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Infrastrukturkapazität beschränkt ist und demnach eine effiziente Nutzung dieser Infrastruktur notwendig ist.

**Zu Z 39 (§ 55a):**

Die öffentliche Hand finanziert sowohl den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur als auch über Verkehrsdienstverträge den Großteil des Verkehrsangebots und gibt die verkehrspolitischen Zielsetzungen vor. Es ist daher wichtig, der weisungsfreien Trassenzuweisungsstelle die Berücksichtigung der Erfordernisse des integralen Taktfahrplans und anderer verkehrspolitischer Ziele im Bereich der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zuverlässig vorzugeben. Das unionsrechtskonforme Instrument für solche Vorgaben ist die Leitstrategie gemäß Artikel 8 (1) bzw. Rahmenregelung gemäß Artikel 39 (1) der Richtlinie 2012/34/EU.

Die Leitstrategie soll daher bereits in ihrem Titel von einer Leitstrategie „für den Ausbau“ zu einer Leitstrategie „für den Ausbau und die Nutzung“ der Eisenbahninfrastruktur erweitert werden. Auch wird berücksichtigt, dass der integrale Taktfahrplan durch den bereits erfolgten Infrastrukturausbau bereits weitestgehend umgesetzt wurde, also nicht die „schrittweise Umsetzung“ durch Infrastrukturausbau im Vordergrund steht, sondern die entsprechende „Nutzung von Fahrwegkapazitäten“. Die Beschreibung des integralen Taktfahrplans und der zu seinem Funktionieren einzuhaltenden Kriterien wird präzisiert („wenn unterschiedliche Verkehrsdienste Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Knotenbahnhöfen aufweisen, die unter Berücksichtigung der zum Umsteigen erforderlichen Zeitspanne das Umsteigen in angemessener Zeit ermöglichen“). Weiters wird festgelegt, dass die neu einzuführenden Instrumente der systematisierten Fahrwegkapazitätsoptimierung und des Kapazitätsmodells dem in der Leitstrategie vorgegebenen Rahmen folgen müssen.

**Zu Z 40 (§ 55e Abs. 4):**

Hier wird ein redaktionelles Versehen berichtigt.

**Zu Z 41 (§ 55h Abs. 1):**

Im Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2023/2153, das sich im Stadium eines Mahnschreibens befindet, hat die Europäische Kommission der Republik Österreich vorgehalten, dass der Regelung des § 55h Abs. 1 EisbG nicht eindeutig zu entnehmen sei, ob davon auch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber-Funktionen „Zuweisungsstelle“, „entgelterhebende Stelle“ und „Verkehrsmanagement“ erfasst sind; die Europäische Kommission geht daher davon aus, dass Art. 7c Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums in der Fassung der Richtlinie (EU) 2016/2370 nicht ordnungsgemäß innerstaatlich umgesetzt worden ist.

Eine Analyse des § 55h Abs. 1 führt jedoch zu einem gegenteiligen Ergebnis dahingehend, dass dieser weit über die Vorgaben des Art. 7c Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU in der Fassung der Richtlinie (EU) 2016/2370 hinausgeht, was jedoch richtlinienwidrig sein könnte. Um einen weiteren Rechtsstreit mit der Europäischen Kommission zu vermeiden, wird die Regelung des § 55h Abs. 1 nun dahingehend geändert, als nurnmehr die vorgenannten Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, einschließlich Parteien öffentlich-privater Partnerschaften, wahrgenommen werden dürfen.

**Zu Z 43 (§ 63 Abs. 2):**

Hier wird ein redaktionelles Versehen berichtigt.

**Zu Z 44 (§ 63b):**

Die systematisierte Fahrwegkapazitätsoptimierung ist für Eisenbahninfrastrukturabschnitte vorgesehen, hinsichtlich derer in erheblichem Ausmaß damit zu rechnen ist, dass nicht allen Fahrwegkapazitätsbegehren gemäß den isolierten Vorstellungen der unterschiedlichen Fahrwegkapazitätsberechtigten entsprochen werden kann. Dies können sowohl Streckenabschnitte als auch (Knoten)bahnhöfe sein und die Situation kann sowohl generell zutreffen, als auch nur zu bestimmten Zeiten, etwa tagsüber, zu Hauptverkehrszeiten, zu bestimmten Minuten jeder Stunde (Knotenzeiten des integralen Taktfahrplans) oder während Kapazitätseinschränkungen wegen Großbaustellen. Wo dies gemäß der in der Leitstrategie gemäß § 55a zu detaillierenden Kriterien zutrifft, ist durch den Infrastrukturbetreiber ein Kapazitätsmodell zu erstellen, in dem noch im Vorfeld der konkreten Trassenbestellungen (Fahrwegkapazitätsbegehren) eine der Leitstrategie und den Zielen gemäß § 54 entsprechende Nutzung der Fahrwegkapazitäten vorzuplanen ist. Dies betrifft sowohl die mengenmäßige Aufteilung vorhandener Kapazitäten in Güterverkehr- und Personenverkehr (ggf. mit Verfeinerungen wie Personennah- und -fernverkehr), als auch qualitative Aspekte wie Geschwindigkeiten und Zeitlagen für Güter- und Personenverkehr einschließlich der Wahrung des integralen Taktfahrplans. Das für einen Jahresnetzfahrplan erstellte Kapazitätsmodell ist als Teil der

Schiennetz-Nutzungsbedingungen für dieses Netzfahrplanjahr zu veröffentlichen und zu koordinieren. Abschließend wird klargestellt, dass Fahrwegkapazitätsbegehren, die das Kapazitätsmodell respektieren gegenüber solchen, die im Widerspruch dazu stehen, bei der Trassenzuweisung zu priorisieren sind.

**Zu Z 45 (§ 65 Abs. 6):**

Die vorgeschlagene Ergänzung ist zur Umsetzung des Kapazitätsmodells erforderlich.

**Zu Z 46 (§ 78b Abs. 1):**

Hier erfolgt lediglich eine terminologische Begriffsangleichung.

**Zu Z 47 (§ 84 Abs. 5 erster Satz):**

Hier wird ein redaktionelles Versehen berichtigt.

**Zu Z 48 und 54 (§ 86 Abs. 2 Z 5 und § 185 Abs. 2 Z 5):**

Die bisherige Regelung wird präziser an den Wortlaut der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 herangeführt.

**Zu Z 49 (§ 100 Abs. 4):**

Hier wird von der durch Art. 14 Abs. 4 lit. b der Richtlinie (EU) 2016/797 eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, neue nationale Vorschriften als dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall, zu erlassen.

**Zu Z 50 (§ 101):**

Hier wird ein redaktionelles Versehen berichtigt.

**Zu Z 51 (§ 150 Abs. 3):**

In der Vollzugspraxis der letzten Jahre musste die Behörde zur Feststellung der arbeitspsychologischen Eignung für das selbständige Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen letztlich ausschließlich auf Gutachten von klinischen Psychologen oder Gesundheitspsychologen zurückgreifen, die hierfür weder weitergebildet waren noch über ein Zertifikat verfügten, da eine entsprechende Weiterbildung österreichweit nicht angeboten wurde. Da die Vollzugspraxis gezeigt hat, dass die arbeitspsychologischen Gutachten auch ohne fachspezifische Weiterbildung den arbeitspsychologischen Zustand der untersuchten Triebfahrzeugführer und -anwärter zutreffend bewerteten, kann von dem derzeitigen Erfordernis einer fachspezifischen Weiterbildung und dem Erwerb eines fachspezifischen Zertifikates abgesehen werden, da ein solches nicht mehr notwendig ist.

**Zu Z 52 (§ 152 Abs. 3):**

Zur besseren Übersicht aller für die Triebfahrzeugführerausbildung zur Verfügung stehenden Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen werden in das schon bestehende Verzeichnis der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen, in der derzeit nur solche mit Sitz in der Republik Österreich eingetragen sind, auch solche Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen aufgenommen, deren Sitz außerhalb der Republik Österreich liegt und deren Betreiber über eine inländische Genehmigung nach § 152 Abs. 1 EISbG verfügen.

**Zu Z 53 (§ 174):**

Hier wird ein redaktionelles Versehen berichtigt.

**Zu Z 55 (§ 195 Abs. 3):**

Entsprechend den Vorgaben im Art. 10 Abs. 8 vorletzter Satz der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit wird festgelegt, dass zum österreichischen geographischen Tätigkeitsgebiet auch gewisse Strecken in benachbarten Mitgliedstaaten bis zu dort befindlichen Grenzbahnhöfen gehören können. Für die Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen für ein solches geographisches Tätigkeitsgebiet kann der Antragsteller das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie durch entsprechende Angabe im Antrag zuständig machen.

**Zu Z 56 (§ 195 Abs. 9):**

Entsprechend den Vorgaben im Art. 10 Abs. 8 letzter Satz der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit hat die Behörde, sofern sie vom Antragsteller dafür zuständig gemacht worden ist, vor Entscheidung über die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung in den Fällen des (neuen) § 195 Abs. 3 die für die Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen zuständige Behörde des benachbarten Mitgliedstaates der Europäischen Union anzuhören.

**Zu Z 57 (§ 201 letzter Satz):**

Mit dieser Regelung soll vermieden werden, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Betrieb seiner Eisenbahninfrastruktur einstellen muss, wenn die Behörde bei Entscheidung über einen Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung säumig ist oder einen (rechtswidrigen) Bescheid erlässt, mit dem ein Antrag auf Ausstellung der Sicherheitsgenehmigung abgewiesen wird, solange ein solcher Bescheid nicht rechtskräftig geworden ist.

**Zu Z 58 und 59 (§§ 211 Abs. 1 und 229 Z 4):**

Gemäß der Übergangsbestimmung des Art. 15 Abs. 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 mussten alle für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen – ausgenommen solche für Güterwagen – zuständigen Stellen erst bis 16. Juni 2022 über eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügen. Für Stellen, die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständig sind, bestand keine derartige Übergangsbestimmung. In Anpassung an die vorangeführte Übergangsbestimmung wird die im § 211 vorgesehene Einschränkung des Vorliegens einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung für Instandhaltungsstellen, die für Güterwagen zuständig sind, gestrichen und auch die Strafbestimmung des § 229 Z 4 entsprechend angepasst.

**Zu Z 60 (§ 217):**

Hier wird ein redaktionelles Versehen berichtigt.

**Zu Z 61 (§ 232a):**

Die bisherigen Regelungen über Verwaltungsübertretungen werden in einer Weise ergänzt, als nunmehr jeder Verstoß gegen das Eisenbahngesetz 1957, gegen Verordnungen, die auf Grundlage dieses Bundesgesetzes erlassen worden sind und gegen unmittelbar anwendbare unionsrechtliche Regelungen verwaltungsstrafrechtlich zu ahnden sind.

**Zu Z 62 und 63 (§§ 240 und 243):**

Die Übergangsbestimmungen des § 240 Abs. 14 bis 16 und § 243 Abs. 1 bis 5 sind zwischenzeitlich gegenstandslos geworden und können daher entfallen. Zum Entfall der Übergangsbestimmungen des § 240 Abs. 1 und 2 wird auf die Erläuterungen zur Änderung der §§ 15j Abs. 2 und 57 Abs. 1 Z 2 verwiesen.

**Zu Z 64 (§ 243a samt Überschrift):**

Die Befreiung von der Bestellung eines Betriebsleiters und von der Verpflichtung zur Genehmigung einer solchen Bestellung soll nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugutekommen, die über eine Sicherheitsgenehmigung verfügen, die von der Behörde entsprechend der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 ab der Fassung der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 erteilt wurde.

Für Eisenbahnunternehmen, die freiwillig ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt haben gilt die vorangeführte Befreiung nur dann, wenn deren Sicherheitsmanagementsystem den Anforderungen der mit der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 des Eisenbahngesetzes 1957 eingeführten §§ 189 bis 191 und den Anforderungen der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 entspricht und dies durch ein Zertifikat entsprechend nachgewiesen ist. Für solche Eisenbahnunternehmen wird die Befreiung mit dem Tag der Ausstellung des Zertifikates schlagend.