

## Eisenbahngesetz-Novelle 2015

- Recast = bisherige EU-Richtlinien + Neuerungen bei der Regulierung
- umgesetzt in der Novelle zum Eisenbahngesetz (EisbG) in BGBl I 2015/137,
- die Novelle enthält daher insb. Änderungen bei Regulierungsvorgaben
  - Schwerpunkte dazu werden im Folgenden skizziert ./.
- darüber hinaus enthält die Novelle insb. einige Präzisierungen im Teil Triebfahrzeugführer



# Regulierungsbehörden

- SCK: alle Aufgaben der einzigen Regulierungsstelle (§§ 81 ff)
- SCG: Geschäftsführung, Überwachung von Vorlagepflichten (§ 77 ); kann überdies für einige Agenden zur Wahrnehmung im Namen der SCK ermächtigt werden (§ 81 Abs. 4)
- neue Anforderungen zur Zusammensetzung der SCK (§§ 82 ff), wie
  - transparentes Auswahlverfahren
  - Unvereinbarkeitsbestimmungen mit Verbot rechtsgeschäftlicher Beziehungen zu EisbU u.dgl.
  - Verbot beruflicher Position/Aufgaben bei EisbU u.dgl. für mindestens 1 Jahr nach dem Ausscheiden aus der SCK
- Anpassungen bei den Verfahrensbestimmungen und beim Rechtsschutz, wie bei der Wettbewerbsüberwachung der SCK (§ 74)

- neue Pflicht für die Regulierungsbehörde SCK einerseits und den BMVIT als Sicherheitsbehörde andererseits (§ 13) festgeschrieben:  
für einen sachdienlichen Austausch von Informationen
- wechselseitige Konsultation bei bevorstehenden Entscheidungen,  
(nur) wenn sie geeignet sind zu beeinträchtigen
  - bei Entscheidung der SCK: die Sicherheit
  - bei Entscheidung des BMVIT: den Wettbewerb

- Erweiterungen bei der Überprüfung erteilter Verkehrsgenehmigungen durch das BMVIT (§ 15h), nämlich im Fall wesentlicher Änderung der Geschäftstätigkeit eines EisbVU oder Nichtaufnahme/Einstellung des Eisenbahnbetriebes
- für den Fall, dass ein Konkursverfahren über das Vermögen eines EisbVU eröffnet wird, sind detailliert die Umstände (insb. Probleme mit dem Sanierungsplan) geregelt, bei deren Eintreten die Verkehrsgenehmigung zu entziehen ist (§ 15i)

# Leitstrategie

## Eisenbahninfrastruktur

- BMVIT bezüglich Haupt- und Nebenbahnen und deren Ausgestaltung mit Hilfe öffentlicher Mittel (§ 55a), für mindestens fünf Jahre, und Weiterentwicklung
- erste Leitstrategie ist die bisherige: Webseite BMVIT (§ 176b Abs. 1)
- in der Leitstrategie Berücksichtigung der Erfordernisse eines Integralen Taktfahrplanes
- seitens der EisblU Berücksichtigung der Leitstrategie in Geschäftsplänen (Investitions- und Finanzierungsprogrammen) bezüglich der Maßnahmen zum Bau/zur Instandhaltung mit Hilfe öffentlicher Mittel

# Finanzierungsverträge

## Eisenbahninfrastruktur

- Modalitäten zu den Verträgen zwischen den Gebietskörperschaften und EisbIU, welche die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur betreffen, wie Laufzeit mindestens 5 Jahre, Vorgabe gewisser Eckpunkte zum Inhalt, Anreize zur Senkung der Kosten/Wegeentgelte (§ 55b)
  
- umfasst sind derartige Verträge
  - nach BBG
  - nach PrivbG
  
- Pflicht für die Gebietskörperschaft , derartige Verträge zu veröffentlichen

# Trennungsmaßnahmen

- erweiterte/präzisierte Fassung der rechnerischen/organisatorischen Trennungsvorgaben für integrierte EisbU und für EisbVU gemäß § 55
  - zur Stellung EisbVU - Gebietskörperschaften (Abs. 1)
  - zur Trennungsrechnung in integrierten EisbU samt Quersubventionsverbot für zufließende öffentliche Gelder (Abs. 2)
  - zur Trennungsrechnung in EisbVU bezüglich GwL (Abs. 3)
  - die Rechnungsführung muss es ermöglichen, die Einhaltung der Vorgaben auch zu kontrollieren (Abs. 4)
  
- Befugnis der SCK, die Maßnahmen nach Abs. 2 bis 4 zu überprüfen und Anordnungen zur gesetzeskonformen Rechnungsführung zu treffen

# Zugang

- EisbIU, die rechtlich/organisatorisch/in Entscheidungen nicht von EisbVU unabhängig sind, müssen Aufgaben auslagern:
  - (wie bisher) gesonderte Zuweisungsstelle
  - neu gemäß § 62b: entgelterhebende Stelle
- Übertragung an SCHIG oder anderes geeignetes Unternehmen
- Anspruch auf Trassenzuweisung haben über die zugangsberechtigten EisbU hinaus auch andere Fahrwegkapazitätsberechtigten, wie z.B. Verlader oder Spediteure (§ 57a) ; (betriebliche) Ausübung weiterhin nur durch EisbU
- in der allgemeinen Regel zur Trassenzuweisung (§ 63) und in den Vorrangregeln für Abschnitte, die für überlastet erklärt wurden, sind die Erfordernisse für den Integralen Taktfahrplan verankert



# Wegeentgelte (IBE)

- für Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, einschließlich einer solchen zur Anbindung von Serviceeinrichtungen, grundsätzlich in Höhe der Kosten unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes ( § 67, grundsätzlich wie bisher)
- von § 67 abweichende Änderung ist zulässig, um umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes einzubeziehen, solange dadurch der Gesamterlös des EisbIU nicht erhöht wird (§ 67b Abs. 1)
- Änderung zur Anlastung umweltbezogener Auswirkungen, aus der eine Erhöhung des Gesamterlöses des EisbIU resultiert, ist dann zulässig, wenn eine solche Anlastung auch für Bundesstraßen/Güterverkehr erfolgt (§ 67b Abs. 2)

Anmerkung: Dienstleistungsentgelte für Serviceleistungen  
in Höhe der Kosten + angemessener Gewinn (§ 69b)

# Serviceleistungen

- nach dem EisbG bestehen (wie bisher) Zugangsansprüche zu Serviceleistungen/-einrichtungen (siehe § 58b Abs. 1)
- Betreiber von Serviceeinrichtungen können EisbU oder auch andere sein
- Betreiber einer Serviceeinrichtung nach § 58b Abs. 1 Z. 1-4 u.7-9, der von einem Rechtsträger kontrolliert wird, der am nationalen Schienenverkehrsmarkt eine beherrschende Stellung hat, muss unabhängig organisiert sein;  
ist der Rechtsträger selbst Betreiber, kann ein getrennter Bereich für den Betrieb der Serviceeinrichtung eingerichtet werden (§ 62a Abs. 2)
- für eine Serviceeinrichtung haben der Betreiber und ein ihn kontrollierender Rechtsträger mit beherrschender Stellung eine getrennte Rechnungsführung zu haben (§ 62a Abs. 3)
- ist unabhängiges EisbIU Betreiber einer Serviceeinrichtung gelten Anforderungen (nach Abs. 2 + 3) als nachgewiesen (§ 62a Abs. 4)

- in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) eines EisblU ist nun auch ein Abschnitt über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an die Eisenbahninfrastruktur angeschlossen sind, mit den Modalitäten des Zugangs zu den Serviceleistungen aufzunehmen (§ 59 Abs. 4)
- die Modalitäten des Zugangs zur Serviceeinrichtung hat der jeweilige Betreiber entsprechend anzubieten (vgl. § 58 Abs. 4), und diese Modalitäten oder einen Link auf deren Veröffentlichung hat der Betreiber dem EisblU für den Abschnitt im Rahmen der SNNB zur Verfügung zu stellen (§ 59 Abs. 6)  
(Anmerkung: anstelle der bisherigen gesonderten „AGB“)
- im Rahmen der SNNB hat ein EisblU seinerseits auch die Angaben zur Trassenzuweisung bei einem Integralen Taktfahrplan zu veröffentlichen (§ 63 Abs. 2)

# Ausnahmen zur Regulierung

Ausnahme von Gesetzes wegen

- nach § 54a Abs. 1 von den Trennungsvorgaben des § 55 Abs. 2 bis 5
  - EisbVU, das Eisenbahnverkehrsdienste ausschließlich im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen oder regionalen, vernetzten Nebenbahnen erbringt
  - EisbVU, das Eisenbahnverkehrsdienste ausschließlich auf solchen vernetzten Nebenbahnen erbringt, die nur für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind

jedoch nicht wenn das EisbVU von Rechtsträger kontrolliert wird, der andere Eisenbahnverkehrsdienste erbringt oder in sich integriert

# Ausnahmen zur Regulierung

Ausnahme von Gesetzes wegen

- nach § 54a Abs. 2 von einigen anderen Regulierungsmodalitäten nach aufgezählten Bestimmungen (z.B. zu SNNB, Zuweisungsverfahren, IBE)
- örtliche und regionale, eigenständige vernetzte Nebenbahnen für Personenverkehrsdienste
- vernetzte Nebenbahnen, die nur für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind
- vernetzte Nebenbahnen, die ausschließlich für die Erbringung regionaler Güterverkehrsdienste durch einen einzigen Zugangsberechtigten genutzt werden, und insoweit als kein Begehren von einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorliegt

# Ausnahmeoption

Möglichkeit nach § 54a Abs. 3 für Nebenbahnen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind

- örtliche und regionale vernetzte Nebenbahnen iZm Leitstrategie (nach § 55a Abs. 4)
- örtliche, vernetzte Nebenbahnen von einigen Regulierungsmodalitäten nach aufgezählten Bestimmungen (z.B. zu SNNB, Zuweisungsverfahren, IBE)

Weg zur Ausnahme:

- Unterlage an BMVIT  
(insb. zu Streckenlänge, Auslastungsgrad, potenziell betroffenem Verkehr)
- Einholung der Entscheidung der Europäischen Kommission

## Zwischenstand 4. Eisenbahn-Paket

- Teil Technik (Interoperabilität / Sicherheit / ERA)  
inhaltlich ausverhandelt
  - einige Schwerpunkte sind daher im Folgenden konkretisiert ./.
  
- Teil Governance (Trennungsvorgaben / Zugangsrechte) und  
Teil PSO werden 2016 auszuverhandeln sein
  - über Ergebnisse wird noch informiert werden

# neue Aufgaben auf Ebene der ERA

- für streckenseitige ERTMS-Lösungen:  
es bleibt bei den Zuständigkeiten der nationalen Behörden;  
ERA obliegt Expertise und Prüfung auf TSI-Kompatibilität (vor Ausschreibung)
- neue zentrale Behördenzuständigkeiten zugunsten der ERA nach dem Grundsatz grenzüberschreitenden Einsatzbereiches für
  - Inbetriebnahme-Genehmigungen von Fahrzeugen
  - einheitliche Sicherheitsbescheinigungen

ERA kooperiert dabei mit nationalen Sicherheitsbehörden (im Innenverhältnis)

ist vom Einsatzbereich nur ein Staat betroffen, hat der Antragsteller die Wahlmöglichkeit zugunsten der nationalen Sicherheitsbehörde



# Fahrzeuggenehmigung ERA

- Antrag samt Dossier an die ERA
  - samt EG-Prüferklärung und
  - Angabe des Verwendungsgebietes des Fahrzeuges inklusive Eignungsnachweis
  
- ERA bewertet nach den TSI und leitet an die nationalen Sicherheitsbehörden zur Bewertung nach nationalen Vorschriften weiter
  
- Prüffahrten am jeweiligen Netz je nach Notwendigkeit, binnen 3 Monaten
  
- Entscheidung der ERA über die Erteilung einer Inbetriebnahme-Genehmigung, binnen 4 Monaten nach Vorliegen aller Unterlagen

# Sicherheitsbescheinigung ERA

- Antrag an die ERA
  - samt Nachweis Sicherheitsmanagementsystem (SMS)
  - Angabe des geografischen Tätigkeitsbereiches inklusive Nachweis zur Erfüllung nationaler Anforderungen
  
- ERA bewertet SMS und leitet an die nationalen Sicherheitsbehörden zur Bewertung bezüglich der Anforderungen aus nationalen Vorschriften weiter
  
- eventuell Vor-Ort-Inspektionen und Audits, binnen 3 Monaten
  
- Entscheidung der ERA über die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, binnen 4 Monaten nach Vorliegen aller Unterlagen

# Rechtsschutz ERA

➤ bei Verfahren der ERA

→ Anrufung einer (neu einzurichtenden) Beschwerdekammer

durch Antragsteller bei negativer Entscheidung der ERA,  
oder auch durch nationale Sicherheitsbehörde, wenn deren Bewertung von  
der ERA nicht übernommen wurde

➤ bei Verfahren der nationalen Sicherheitsbehörde (BMVIT)

→ (wie bisher) Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht

# kurzes Resumee

- Recast + 4. Paket entwickeln die Regulierung weiter, Regeln gibt es viele, es gilt den Durchblick zu wahren
- beim 4. Paket liegt eine neue Etappe bei der Technik vor; ‚große Brocken‘ sollten folgen: Governance und PSO (?)



Anmerkung: harmonisierte und vereinfachte Ausnahmeklauseln für Bahnen bloß örtlicher/regionaler Bedeutung wären im Sinne der Rechtsklarheit und – sicherheit