

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2024**Ausgegeben am 19. Juli 2024****Teil I**

115. Bundesgesetz: Änderung des Eisenbahngesetzes 1957
(NR: GP XXVII RV 2603 AB 2645 S. 272. BR: 11534 AB 11586 S. 969.)

115. Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957), BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 231/2021, wird wie folgt geändert:

- 1. Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 17b folgender Eintrag eingefügt:*
„§ 17c. Anschlussbahnverzeichnis“
- 2. Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 35 folgender Eintrag eingefügt:*
„§ 35a. Betriebsaussetzung“
- 3. Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu § 55a:*
„§ 55a. Leitstrategie für den Ausbau und die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“
- 4. Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 232 folgender Eintrag eingefügt:*
„§ 232a. “
- 5. Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 243 folgender Eintrag eingefügt:*
„§ 243a. Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 115/2024“
- 6. § 9b samt Überschrift lautet:*

„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.

(2) Der Nachweis des Standes der Technik ist jedenfalls als erbracht anzusehen, soweit die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik nachgewiesen werden kann.

(3) Unter den im Abs. 2 genannten anerkannten Regeln der Technik sind insbesondere die geltenden einschlägigen TSI (§ 89), die in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen oder, sofern keine einschlägigen TSI anwendbar sind oder keine in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen zur Anwendung kommen, die einschlägigen nationalen Vorschriften und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.“

- 7. Nach § 12 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a angefügt:*

„(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;
- 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.“

8. § 14c samt Überschrift lautet:

„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.“

9. § 15c Z 4 entfällt; die Z 3 lautet:

- „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
- 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.“

10. § 15j Abs. 2 lautet:

„(2) Wenn anlässlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Inland ernsthafte Zweifel darüber bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union 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.“

11. Im § 17 wird der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt ersetzt; nach dem Strichpunkt wird folgender Satzteil angefügt:

„dem Bescheid, mit dem die Genehmigung erteilt wurde, kommt dingliche Wirkung zu.“

12. Nach § 17b wird folgender § 17c samt Überschrift eingefügt:

„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 Anschlussbahnen betreibenden Eisenbahnunternehmen 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.“

13. § 19 Abs. 1 Z 3 lautet:

„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,“

14. § 19 Abs. 3 Z 3 lautet:

„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,“

15. § 19a Abs. 1 erster Satz lautet:

„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.“

16. Im § 19a erhält der bisherige Abs. 2 die Gliederungsbezeichnung „(3)“; nach Abs. 1 wird folgender Abs. 2 (neu) eingefügt:

„(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 beeideten sind; oder
6. im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen, jeweils im Rahmen ihres eisenbahntechnischen Fachgebietes.“

17. Im § 19a Abs. 3 (neu) wird das Zitat „Abs. 1“ durch das Zitat „Abs. 2“ ersetzt.

18. Dem § 21 wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(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 hiezu 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.“

19. In § 29 Abs. 1 dritter Satz entfällt die Wortfolge „im Abs. 2 angeführten“.

20. § 29 Abs. 2 erster Satz lautet:

„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.“

21. Dem § 29 Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Für aufgelaassene nicht-öffentliche Eisenbahnen erlischt zusätzlich die Genehmigung.“

22. § 29 Abs. 5 lautet:

„(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.“

23. § 32 Abs. 1 lautet:

„(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.“

24. Dem § 32 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(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.“

25. Nach § 32a Abs. 5 wird folgender Abs. 5a eingefügt:

„(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.“

26. Dem § 32b wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(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.“

27. § 32c Abs. 1 lautet:

„(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.“

28. In § 32d erster Satz wird die Wortfolge „gebrauchte ausländische Schienenfahrzeuge“ durch die Wortfolge „gebrauchte in- oder ausländische Schienenfahrzeuge“ ersetzt.

29. In § 32e erster Satz wird die Wortfolge „gebrauchter ausländische Schienenfahrzeuge“ durch die Wortfolge „gebrauchter in- oder ausländische Schienenfahrzeuge“ ersetzt.

30. Im § 33 wird die Wortfolge „oder der Veränderung“ durch die Wortfolge „oder die Veränderung“ ersetzt.

31. Nach § 35 wird folgender § 35a samt Überschrift eingefügt:

„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 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.“

32. In § 40a Abs. 3, § 44 und § 45 wird jeweils das Wort „Bezirksverwaltungsbehörde“ durch das Wort „Behörde“ ersetzt.

33. § 41 erster Satz lautet:

„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 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.“

34. Dem § 48 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Behörde kann diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängern.“

36. § 48 Abs. 4 erster Satz lautet:

„Die Behörde kann sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission bedienen.“

37. § 50 Abs. 1 bis 3 lautet:

„(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 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“.

38. In § 54 wird das Wort „und“ am Ende der Z 4 durch einen Beistrich ersetzt; nach der Z 4 werden folgende Z 5 und 6 angefügt:

- „5. durch die Sicherstellung eines integralen Taktfahrplans mit angemessenen Umsteigezeiten in Knotenbahnhöfen und
6. durch die systematisierte Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität.“

39. § 55a samt Überschrift lautet:

„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. 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 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. dem 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.“

40. Im § 55e Abs. 4 wird die Wortfolge „Zustandes der Kapazität“ durch die Wortfolge „Zustandes und der Kapazität“ ersetzt.

41. § 55h Abs. 1 lautet:

„(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.“

42. § 57 Abs. 1 Z 2 lautet:

- „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.“

43. Im § 63 Abs. 2 wird jeweils die Jahreszahl „2012“ durch die Jahreszahl „2010“ ersetzt.

44. Nach § 63a wird folgender § 63b samt Überschrift eingefügt:

„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 Verkehrsbedarfshebungen festzulegen. Mit den systematisierten Fahrwegkapazitäten des Kapazitätsmodells im Einklang stehende Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind bei der Zuweisung vorrangig zu berücksichtigen.“

45. § 65 Abs. 6 lautet:

„(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 berücksichtigen.“

46. Im § 78b Abs. 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

47. Im § 84 Abs. 5 erster Satz wird die Wortfolge „erlassenen wurden“ durch die Wortfolge „erlassen wurden“ ersetzt.

48. § 86 Abs. 2 Z 5 lautet:

„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.“

49. § 100 Abs. 4 lautet:

„(4) Entwürfe neuer nationaler Vorschriften, hat die Behörde der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur 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.“

50. In § 101 Abs. 1 Z 2 wird das Wort „Unvereinbarkeit“ durch das Wort „Vereinbarkeit“ ersetzt.

51. § 150 Abs. 3 lautet:

„(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.“

52. § 152 Abs. 3 lautet:

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

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

53. Im § 174 wird die Wortfolge „durch die Behörde erhoben haben“ durch die Wortfolge „durch die Behörde Einwände erhoben haben“ ersetzt.

54. § 185 Abs. 2 Z 5 lautet:

„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.“

55. Im § 195 erhalten die bisherigen Abs. 3 bis 7 die Bezeichnung „(4) bis (8)“; nach Abs. 2 wird folgender Abs. 3 (neu) eingefügt:

„(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.“

56. Nach § 195 Abs. 8 (neu) wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(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.“

57. Dem § 201 wird folgender Satz angefügt:

„Soweit ihre Erneuerung bis spätestens vier Monate vor Ablauf der Geltungsdauer beantragt wird, gilt die jeweilige Sicherheitsgenehmigung bis zur Rechtskraft der Entscheidung über den Antrag auf ihre Erneuerung als weiterhin erteilt.“

58. In der Paragraphenüberschrift zu § 211 entfällt die Wortfolge „für Güterwagen“.

59. Im § 211 Abs. 1 und § 229 Z 4 entfällt die Wortfolge „von Güterwagen“.

60. Im § 217 wird der Ausdruck „BGBl. 461/1969“ durch den Ausdruck „BGBl. Nr. 461/1969“ ersetzt.

61. Nach § 232 wird folgender § 232a eingefügt:

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

zuwiderhandelt.“

62. Im § 240 entfallen die Abs. 2 und 3 sowie 14 bis 16.

63. Im § 243 entfallen die Abs. 1 bis 5; die bisherigen Abs. 6 bis 10 erhalten die Gliederungsbezeichnung „(1) bis (5)“.

64. Nach § 243 wird folgender § 243a samt Überschrift eingefügt:

„Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 115/2024

§ 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 zweiten Halbsatz des § 41 erster Satz auch auf Sicherheitsbescheinigungen Teil B anzuwenden.

(4) Die mit dem Tag des Ablaufes der Kundmachung des Novelle BGBl. I Nr. 115/2024 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.“

65. Dem § 245 wird folgender Abs. 14 angefügt:

„(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 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. 115/2024 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. 115/2024 außer Kraft.“

Van der Bellen

Nehammer

