

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Abteilung IV/E1  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900-4966 | F 05 90 900-243  
E rp@wko.at  
W <https://news.wko.at/rp>

per E-Mail an: [e1@bmk.gv.at](mailto:e1@bmk.gv.at)  
per Webformular: Parlamentarisches  
Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2021-0.653.208	Rp 26672/04/21/DD/Sa	4966	10.11.2021
28.10.2021	Dr. Daniela Domenig		

## Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

### I. Allgemeines und Zusammenfassung

Die geplanten Änderungen setzen weitere Vorgaben aus mehreren EU-Richtlinien um. Dabei ist generell darauf zu achten, dass diese nationale Umsetzung nicht in überschießender Weise erfolgt. Einige Bestimmungen des Gesetzesentwurfs sollten noch angepasst werden.

### II. Zu den Bestimmungen im Detail - Eisenbahngesetz

#### Zu § 55f (Finanzielle Transparenz)

Eine sofortige gesetzliche Fälligkeit von „Alt-Darlehen“, die vor dem 24.12.2016 innerhalb eines vertikal integrierten Eisenbahnkonzerns gewährt wurden und den erwähnten Kriterien nicht genügen, scheint überschießend. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf die Umsetzung von Art 7d Abs 5 der Recast-RL durch den deutschen Gesetzgeber in § 80 Abs 2 des deutschen Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG), der eine entsprechende Anpassung derartiger Alt-Darlehen innerhalb einer angemessenen Frist von 12 Monaten nach Umsetzung der RL-Bestimmungen in das nationale Recht vorsah; § 80 Abs 2 dt ERegG lautet wie folgt: *„Abweichend von § 8d Absatz 5 laufen vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens bis zu ihrer Fälligkeit weiter, sofern sie zu Marktsätzen geschlossen wurden und tatsächlich ausgezahlt und bedient werden. Sind die Voraussetzungen von Satz 1 für vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen nicht erfüllt, so hat eine Anpassung der Darlehensverträge innerhalb von 12 Monaten nach dem 16. Juli 2019 zu erfolgen.“*

### **Zu § 63a Abs 1 (Nutzungsbeschränkungen zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten)**

Wir begrüßen ausdrücklich die nun vorliegende engere Orientierung am Wortlaut von Art 49 der Recast-RL. Da der nationale Gesetzgeber in dieser Bestimmung (wie auch in § 57c Abs 1 EisbG) den Begriff „Alternativstrecke“ verwendet, empfiehlt es sich, die dafür in Art 3 Z 9 der Recast-RL vorgesehene Begriffsdefinition ebenso an passender Stelle ins EisbG aufzunehmen.

### **Zu § 65 Abs 10 (Verkehrsartspezifische Widmung)**

§ 63a Abs 1 EisbG sollte in § 65 Abs 10 EisbG um eine Regelung für eine verkehrsartspezifische Widmung wie folgt ergänzt werden:

„Zuweisungsstellen haben gegebenenfalls zu überprüfen, ob es erforderlich ist, Fahrwegkapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplanes vorzuhalten, um auf vorhersehbare Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind (Ad-Hoc-Begehren), schnell reagieren zu können. *Ergibt sich aus dieser Überprüfung die Notwendigkeit der Vorhaltung von Kapazitätsreserven, können Zuweisungsstellen zu diesem Zweck und zur Sicherstellung einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für einzelne Streckenabschnitte nach Konsultation mit den Beteiligten ein Kapazitätsmodell erstellen, in dem Fahrwegkapazität für Personenverkehrsdienste und Güterverkehrsdienste festgelegt wird. In diesem Kapazitätsmodell sind auch Fahrwegkapazitätsreserven für die Berücksichtigung von Fahrweginstandhaltungsarbeiten vorzuhalten. Das Kapazitätsmodell ist auf Basis der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu erstellen und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Dieser Absatz gilt auch bei überlasteter Eisenbahninfrastruktur.*“

Die Zuweisung von Fahrwegkapazität an die Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt nach einem gesetzlich detailliert festgelegten Ablauf. Dieser starre Zeitplan wird den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Vor allem im Schienengüterverkehrsbereich ist eine immer höhere Flexibilität notwendig, da die Vergabe von Verkehrsleistungen durch die Nachfrageseite (Industrie- und Produktionsunternehmen) kurzfristig erfolgt. Diese Kurzfristigkeit steht dem auf ausreichende Planbarkeit abstellenden Netzfahrplanstellungsprozess zum Teil diametral entgegen.

Um dem Schienengüterverkehr in der Praxis auch kurzfristige Zugtrassen-Bestellungen zu ermöglichen, ist es von großer Bedeutung, für die einzelnen Verkehrsarten verschiedene Bestellzeitpunkte und ausreichende Kapazitäten im jährlichen Netzfahrplan vorzusehen (sog. „verkehrsartspezifische Widmung“). Dies gilt besonders für Strecken mit einer hohen Kapazitätsauslastung. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die Anforderungen des Schienenpersonenverkehrs (tendenziell langfristiger Bestellhorizont) und des Schienengüterverkehrs (tendenziell kurzfristiger Bestellhorizont) effizient im Netzfahrplan abgebildet werden können. Um diesen Prozess auch transparent zu gestalten, sollte dieses Kapazitätsmodell natürlich auch in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) abgebildet werden.

### **Zu § 143 Abs 1 (Mitführen von Bescheinigungen)**

Im Anschluss an den neu hinzugefügten bzw. wieder eingeführten Satz 2 der Bestimmung sollte als neuer Satz 3 folgende Regelung vorgesehen werden: „*Sie [= die Bescheinigung] ist vom Triebfahrzeugführer in gedruckter oder elektronischer Form mitzuführen.*“

Österreich könnte hier dem Beispiel Sloweniens folgen, das bereits elektronische Bescheinigungen ermöglicht. Weiters verweisen wir auch auf das Commission Staff Working Document vom 14.7.2020 zur EU-Triebfahrzeugführer-RL 2007/59/EG, das im Rahmen der

öffentlichen Konsultation eine klare Präferenz der relevanten Stakeholder erkennen ließ, Bescheinigungen in elektronischer Form mitzuführen und zu administrieren.

**Zu den Erläuterungen zu § 67 Abs 1**

Die Erläuterungen zu § 67 Abs 1 erwähnen, dass das *„Wegeentgelt auch für die Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entrichten“* sei. Gemeint sein dürfte allerdings (wie der Wortlaut von § 67 Abs 1 nahelegt), dass das Wegeentgelt für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Gewährung des Mindestzugangspakets auch die damit verbundene Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität mitumfasst. Dies sollte auch in den Erläuterungen klargestellt werden.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer  
Präsident

Karlheinz Kopf  
Generalsekretär