

Vorwort zur 4. Auflage

Seit der dritten Auflage des Kommentars zum Eisenbahngesetz (EisbG), die mit Stichtag 1.1.2015 erschienen ist, hat das EisbG zwei wesentliche Änderungen erfahren, die beide „EU-getrieben“ waren, aber auch Elemente für die Vereinfachung des in Österreich gültigen Eisenbahnrechts umfasste.¹ Daher bot es sich an, eine **vierte aktualisierte und erweiterte Auflage** des Kommentars zum EisbG mit **Stichtag 30. September 2021** zu verfassen.

Die „**Recast-Richtlinie**“² war bis zum 16. Juni 2015 umzusetzen und hatte als Ziel, die Vielzahl an Richtlinien, die im Umfeld des ersten Eisenbahnpaketes erlassen wurden, zu vereinheitlichen und um einige wesentlich Maßnahmen zu erweitern; beispielsweise sind anzuführen:

- Diskriminierungsfreier Zugang zu Serviceeinrichtungen wie Bahnhöfen, Werkstätten, Verschubanlagen, Anlagen zur Stromversorgung etc für alle Eisenbahnunternehmen (EisbU) durch klare Organisationsregelungen in den Eigentumsverhältnissen (organisatorische Trennung des Betriebens dieser Einrichtungen vom Betreiben der übrigen Infrastruktur).
- Bonusregelungen beim Schienenbenutzungsentgelt bei Verwendung lärmarmer sowie mit ETCS-Systemen ausgestatteter Fahrzeuge (verpflichtende Internalisierung der Lärmkosten).
- Stärkung der Rechte der Regulatoren (insbesondere hinsichtlich Kontrollmöglichkeiten bei der staatlichen Finanzierung der Infrastruktur).
- Strikte Regelungen hinsichtlich der Unabhängigkeit der Regulatoren von staatlichen Institutionen sowie ihrer entscheidungsbefugten Organe.
- Einführung sog „*Delegierter Rechtsakte*“³, wonach der Kommission gemäß Lissabon-Vertrag Befugnisse zur Erlassung von Durchführungsmaßnahmen übertragen werden können; im Wesentlichen nur solche Ausführungsgesetze, die keine grundsätzliche Änderung des Legislativaktes bewirken. Von diesem Recht kann die Kommission bei der Umsetzung der VO (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs bereits Gebrauch machen.⁴

Die **Umsetzung des Vierten Eisenbahnpaketes** bestand aus zwei voneinander getrennten Umsetzungsschritten.

Die sog **marktrelevante Säule**, bzgl der ua RL umgesetzte mit der Nov zum EisbG vom 22. Juli 2019, BGBl I 2019/60, umfasste die

1 ZB Änderung der Behördenzuständigkeit der Anschlussbahnen gem § 12 EisbG.

2 RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums – Neufassung (ABl L 343 S 32 vom 14. Dezember 2012).

3 Art 290 AEUV (Übertragung von Rechtsakten „...ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung...“). Zum Unterschied davon werden in den meisten Rechtsakten sog „Durchführungsrechtsakte“ normiert: Art 291 AEUV (Abs 2: „Bedarf es einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der verbindlichen Rechtsakte der Union, so werden ... dem Rat Durchführungsbefugnisse übertragen“).

4 S ABl L 333 vom 12. Oktober 2020 1 ff.

- RL (EU) 2016/2370 zur Änderung der RL 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (sog Governance-Richtlinie);
- VO (EU) 2016/2338 zur Änderung der VO (EG) Nr 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste;
- VO (EU) 2016/2337 zur Aufhebung der VO (EWG) Nr 1192/69 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

Die sog **technische Säule**, bzgl der beiden ua RL umgesetzte mit der Nov zum EisbG vom 22. Dezember 2020, BGBl I 2020/143, umfasste die

- RL (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung);
- RL (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung);
- VO (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der VO (EG) Nr 881/2004.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass durch die Vorgaben des Vierten Eisenbahnpaketes auch die Rollenverteilung zwischen der ERA und den nationalen Eisenbahnbehörden zugunsten der ERA verschoben wird. Der Geltungsbereich der Bestimmungen des Vierten Eisenbahnpaketes bezieht sich auf Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen, daher wurde von den Möglichkeiten zur Schaffung von Ausnahmebestimmungen für Straßenbahnen, U-Bahnen, Anschlussbahnen und nicht vernetzte Nebenbahnen im Rahmen der Umsetzung soweit wie möglich Gebrauch gemacht. An wesentlichen Änderungen sind zB anzuführen:

- Künftig wird die ERA für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen (GIF) und mobiler Teilsysteme sowie die Erteilung der SIBE zuständig sein:
 - wenn sich das Verwendungsgebiet auf mehr als einen MS erstreckt, und
 - auf Wunsch des Antragstellers, wenn sich das Verwendungsgebiet nur auf einen MS bezieht.
- Die nationalen Sicherheitsbehörden werden dafür verstärkt Aufsichtstätigkeiten wahrnehmen müssen.
- Einführung einer Inbetriebnahmegenehmigung durch die Oberste Eisenbahnbehörde für die Teilsysteme „Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, dafür Entfall der Notwendigkeit einer (eisenbahnrechtlichen) Betriebsbewilligung.
- Aufnahme der Zustimmung der Eisenbahnagentur zur Ausschreibung von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung (European Rail Traffic Management System auf den TEN-Strecken) zwecks Sicherstellung der harmonisierten Einführung des ERTMS auf Unionsebene.
- Einführung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen durch die Eisenbahnagentur oder im Falle eines nur nationalen Einsatzes eines Schienenfahrzeuges durch die Oberste Eisenbahnbehörde, dafür Entfall der Bauartgenehmigung.
- Pflicht des EisbVU, sich vor Einsatz eines genehmigten Schienenfahrzeuges auf einer in seinem Verwendungsgebiet ausgewiesenen Eisenbahn zu vergewissern, dass es mit der Eisenbahn, auf der es eingesetzt werden soll, technisch kompatibel ist.

- Einführung eines Verwaltungsverfahrens zur „Benennung“ von Konformitätsbewertungsstellen, damit diese als „benannte Stellen“ für die ERA tätig werden können.

Der **formale Aufbau des Kommentars** selbst wurde gleich gelassen und entspricht daher den vorhergehenden drei Auflagen. Dem Textteil zum EisbG sind

- in einem ersten Abschnitt eine einführende Darstellung zu den **verkehrspolitischen Grundsatzüberlegungen** und detaillierte Ausführungen zu den **ökonomischen Grundlagen** einschließlich der Entwicklung der besonderen Rechtsvorschriften zur Organisation und Finanzierung der Eisenbahnen vorangestellt;
- in einem zweiten Abschnitt wird ein Überblick über die Systematik der **rechtlichen Grundlagen im Eisenbahnrecht** insgesamt geboten, um das EisbG iZm den anderen Vorschriften des innerstaatlichen und internationalen Eisenbahnrechts zu erläutern.

Diese beiden Abschnitte richten sich vor allem an diejenigen, die eine in sich geschlossene Darstellung von verkehrspolitischen, ökonomischen und rechtlichen sowie geschichtlichen Zusammenhängen und deren Entwicklung suchen; sie sind daher auch für Vortragende und Studierende an Fachhochschulen und Universitäten von Interesse.

Im dritten Abschnitt folgt der **Textteil zum EisbG** selbst:

- Fett gedruckt ist jeweils der **Gesetzestext**, dem die kommentierenden **Bemerkungen** und Hinweise zu den **einzelnen Paragraphen** folgen. Sie sind der Perspektive der Rechtsanwender verpflichtet und sollen allen hilfreich sein, die mit dem Eisenbahnrecht zu tun haben oder in Berührung kommen.
- Das Hauptaugenmerk gilt einer **praxisorientierten Kommentierung** für Behörden und Eisenbahnunternehmen. Mit Blickrichtung auf das Verständnis und die Anwendung des geltenden Gesetzestextes sind die Hinweise auf die Fachliteratur und die sonstigen Quellen schwerpunktmäßig herausgefiltert worden. Die Ergebnisse aus der **Rechtsprechung** zu den früheren Fassungen des EisbG sind insoweit dargestellt, als sie weiter heranzuziehen sind. Diese Ergebnisse sind meist zusammenfassend in den Textfluss eingearbeitet. Einzelnen aufgezählt werden sie zu den Bestimmungen, die oft Gegenstand von Entscheidungen waren.
- Zu den Bestimmungen des EisbG, die Schnittstellen zu den anderen Rechtsgrundlagen aufweisen, werden **Hinweise** auf diese Vorschriften und auf Informationsquellen geboten, um die rechtlichen **Zusammenhänge** auszuleuchten.
- Aufgrund der Umsetzung des Vierten Eisenbahnpaketes (und der neuen Rollenverteilung zwischen der nationalen Eisenbahnbehörde und der ERA), sind einige Bestimmungen des „alten EisbG“ obsolet geworden. Zur besseren Darlegung des Umfangs der Änderungen wurden diese Bestimmungen nicht aus dem Kommentar entfernt, sondern im Anschluss an den geltenden Gesetzestext in unterschiedlicher Schriftform wiedergegeben.

Die vorliegende **vierte, erweiterte und ergänzte sowie aktualisierte Auflage** ist auf dem **Stand 30. September 2021**. Auf diesen Zeitpunkt beziehen sich auch die Hin- und Verweise, so dies nicht ausdrücklich anders vermerkt ist.

Für **Nachschlagezwecke** sei auf das einleitende **Abkürzungs- und Literaturverzeichnis**, auf das dem ersten Abschnitt vorangestellte überaus detaillierte **Inhaltsverzeichnis**, auf das dem zweiten Abschnitt angeschlossene **Rechtsvorschriftenverzeichnis** Eisenbahnrecht und auf das dem dritten Abschnitt angeschlossene **Stichwortverzeichnis** zum EISbG verwiesen.

Wien, im November 2021

*Wolfgang Catharin
Gerhard H. Gürtlich
Peter Walder-Wintersteiner*

PS: Nobody is perfect. Redaktionelle Verbesserungs- und Ergänzungsvorschläge nehmen die Autoren gerne zentral unter redaktion.eisbg@gmail.com entgegen.

PPS: Die beiden „Alt Autoren“ der 1. bis 3. Auflage freuen sich, als neuen Autor Mag. Dr. *Peter Walder-Wintersteiner*, MBA, gewonnen zu haben.