

Langtitel

Bundesgesetz vom 13. Feber 1957 über das Eisenbahnwesen
 (**Eisenbahngesetz 1957**)
 StF: BGBl. Nr. 60/1957

Änderung

idF: BGBl. Nr. 113/1963
 BGBl. Nr. 20/1970
 BGBl. Nr. 274/1971
 BGBl. Nr. 422/1975 (VfGH)
 BGBl. Nr. 305/1976
 BGBl. Nr. 452/1992 (NR: GP XVIII RV 295 AB 558 S. 76
 BR: AB 4309 S. 557.)
 BGBl. Nr. 899/1993 (NR: GP XVIII IA 604/A AB 1255 S. 139.
 BR: AB 4673 S. 577.)
 BGBl. Nr. 201/1996 (NR: GP XX RV 72 und Zu 72 AB 95 S. 16.
 BR: 5161, 5162, 5163, 5164 und 5165 AB 5166
 S. 612.)
 BGBl. I Nr. 15/1998 (NR: GP XX RV 948 AB 1038 S. 105.
 BR: AB 5588 S. 633.)
 (CELEX-Nr.: 391L0440, 395L0018, 395L0019)
 BGBl. I Nr. 166/1999 (NR: GP XX RV 1835 AB 2045 S. 180.
 BR: AB 6045 S. 657.)
 BGBl. I Nr. 151/2001 (NR: GP XXI AB 886 S. 83.
 BR: 6489 AB 6497 S. 682.)
 BGBl. I Nr. 67/2002 (NR: GP XXI RV 960 AB 1058 S. 97.
 BR: AB 6621 S. 686.)
 [CELEX-Nr.: 396L0048]
 BGBl. I Nr. 103/2003 (NR: GP XXII RV 204 AB 246 S. 34.
 BR: AB 6883 S. 702.)
 [CELEX-Nr.: 32000L0009]
 BGBl. I Nr. 38/2004 (NR: GP XXII RV 349 AB 426 S. 56.
 BR: AB 7031 S. 707.)
 [CELEX-Nr.: 32001L0012, 32001L0013,
 32001L0014, 32001L0016]
 BGBl. I Nr. 106/2004 (NR: GP XXII IA 423/A AB 580 S. 71.
 BR: AB 7113 S. 712.)
 BGBl. I Nr. 151/2004 (NR: GP XXII RV 643 AB 723 S. 89.
 BR: 7156 AB 7164 S. 717.)
 BGBl. I Nr. 123/2005 (Novelle in Bearbeitung)

1. Teil
 Begriffsbestimmungen

Eisenbahnen

§ 1. (1) Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 - a) Hauptbahnen;
 - b) Nebenbahnen;
 - c) Straßenbahnen;
2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 - a) Anschlussbahnen;
 - b) Materialbahnen;

(2) Eisenbahnen sind weiters

1. öffentliche Seilbahnen gemäß § 2 Z 1, 2 und 4 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103/2003 und
2. Materialeilbahnen mit Werksverkehr oder beschränkt-öffentlichem Verkehr gemäß § 2 Z 5 des Seilbahngesetzes 2003.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 1a. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen nicht vernetzt sind, dient und darüber verfügbare berechtigt ist. Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.

Integrierte Eisenbahnunternehmen

§ 1c. Integrierte Eisenbahnunternehmen sind Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Bei einem solchen Eisenbahnunternehmen beziehen sich die in diesem Bundesgesetz

1. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die
2. für Eisenbahnverkehrsunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Internationale Gruppierung

§ 1d. Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist und deren Sitz in verschiedenen Staaten liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen zwischen diesen Staaten. Diese Staaten können Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder die Schweizerische Eidgenossenschaft sein.

Stadt- und Vorortverkehr

§ 1e. Stadt- und Vorortverkehr sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland decken.

Regionalverkehr

§ 1f. Regionalverkehr sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

Internationaler Güterverkehr

§ 1g. Internationaler Güterverkehr sind jene Eisenbahnverkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.

Öffentliche Eisenbahnen

§ 2. Öffentliche Eisenbahnen sind solche, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt sind und auf denen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Maßgabe der hiefür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht (öffentlicher Verkehr).

Nicht-öffentliche Eisenbahnen

§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

Hauptbahnen, Nebenbahnen

§ 4. (1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen

1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;
2. die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr - insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr - zukommt oder sie hiefür ausgebaut werden sollen.

(2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.

Straßenbahnen

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:

1. straßenabhängige Bahnen, die zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen,
2. straßenunabhängige Bahnen, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

- (3) Oberleitungs-Omnibusse gelten als Straßenbahnen, sofern es sich

nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.

Anschlussbahnen

§ 7. Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen;
2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen;
3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

Materialbahnen

§ 8. (1) Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlussbahnen sind.

(2) Auf Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

Eisenbahnanlagen

§ 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Fahrbahn ist nicht erforderlich.

Schieneninfrastruktur

§ 10a. Schieneninfrastruktur umfasst den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhanges I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.

2. Teil

Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden

Entscheidung über Vorfragen

§ 11. Ist die Entscheidung eines Gerichtes oder einer Verwaltungsbehörde von der Klärung der Vorfrage abhängig,

- a) ob eine Beförderungseinrichtung als Eisenbahn (§ 1) oder
- b) als welche der im § 1 angeführten Eisenbahnen eine Eisenbahn oder
- c) ob ein Verkehr als Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr (§ 51 Abs. 4) oder
- d) ob eine Anlage als Eisenbahnanlage (§ 10) zu gelten hat oder
- e) ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18 Abs. 4 erfolgen würde,

so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) sowie für Anschlussbahnen.

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1. Nebenbahnen;
2. Straßenbahnen;
3. Materialbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

1. Hauptbahnen;
2. die Verleihung einer Konzession nach § 17, die Erklärung der Behörde nach § 30 lit. b, die Erteilung von Genehmigungen nach § 21 Abs. 3 und § 26 Abs. 3 sowie von Bewilligungen nach § 29 Abs. 1 für Nebenbahnen;
3. die Genehmigungen nach § 21 Abs. 1 und 3 sowie für die in den §§ 13 Abs. 2, 19 Abs. 1 und 3, 21 Abs. 2, 22 Abs. 3 und 6, 27, 28 und 45 Abs. 2 geregelten Angelegenheiten für Eisenbahnverkehrsunternehmen.

4. (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

5. (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;
2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39.
4. (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig.

§ 13. (1) Die Behörde erteilt die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen (§§ 14 und 51).

(2) Die Behörde kann aus Gründen der Sicherheit zur Überwachung der Bauausführung und ordnungsgemäßen Erhaltung von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Fahrbetriebsmitteln technische Organe entsenden. Dies gilt auch für eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel der Schlaf- und Speisewagenunternehmen und der Waggonleihanstalten, deren Fahrzeuge in den Wagenpark eines öffentlichen Eisenbahnunternehmens eingestellt werden.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann

1. zu den Sitzungen der Organe eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens behandelt werden oder
2. zu den Sitzungen der Organe einer Gesellschaft, die mit mindestens 50 vH am Stamm-, Grund- oder Eigenkapital eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens beteiligt ist, wenn diese Sitzungen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Gegenstand haben,

einen Staatskommissär entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat

im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen für die auf Grund der Behördenzuständigkeit gemäß § 12 durchzuführenden Verwaltungsverfahren durch Verordnung kostenträgerpflichtige Tatbestände und die Höhe der Kostenbeiträge festzulegen. Bei der Ermittlung der Höhe der Kostenbeiträge ist das Kostendeckungsprinzip sowie die Höhe bestehender Abgaben und Gebühren zu beachten.

Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde

§ 13a. Das den Gemeinden gemäß § 17 Abs. 3 und § 34 Abs. 3 zustehende Recht auf Stellungnahme wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.

3. Teil

Für öffentliche Eisenbahnen und die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen geltende Bestimmungen

Genehmigungen

§ 14. (1) Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ist, soweit in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, die Konzession erforderlich.

(1a) Zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, ist, soweit in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, eine Konzession erforderlich. Zusätzlich sind zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf diesen Schienenbahnen die in Abs. 5 oder 5a genannten Genehmigungen erforderlich.

(1b) Soweit in Abs. 2 und 3 nichts anderes bestimmt wird, ist zum Bau und zum Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn neben der erforderlichen Konzession die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.

(2) Zum Bau und zum Betrieb bundeseigener Haupt- und solcher bundeseigener Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, bedarf es keiner Konzession. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen bundeseigenen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, bedarf es ebenfalls keiner Konzession.

(3) Bei Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten geringen Umfanges, bei Veränderungen eisenbahntechnischer Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel in geringem Umfang sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung. Voraussetzung ist, dass das Eisenbahnunternehmen diese Maßnahmen unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte und Interessen Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Bauvorhaben oder Maßnahmen jedenfalls die Voraussetzungen des § 14 Abs. 3 erfüllen und auf welche daher die Bestimmungen der §§ 32 ff. nicht anzuwenden sind.

(5) Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist eine Verkehrsgenehmigung erforderlich.

(5a) Für die Erbringung nachstehender Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahnverkehrsunternehmens durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich genügt, wenn

nicht schon die Berechtigung zur Erbringung dieser Art von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Grund einer Verkehrsgenehmigung gegeben ist, eine Verkehrskonzession:

1. Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr;
2. Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr.

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten. Darüber hinaus können ausländische Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, soweit hiefür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen, auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrunde liegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt.

Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete

§ 15. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat folgende Personen auf Antrag in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen:

1. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
2. Personen, wenn sie die im Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllen und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen.

(2) Personen nach Abs. 1 Z 2 haben folgende Erfordernisse zu erfüllen:

1. die Vollendung des für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenen Studiums an einer technischen Hochschule;
2. die praktische Betätigung im Eisenbahndienst bei einem öffentlichen inländischen Eisenbahnunternehmen in der Dauer von mindestens sieben Jahren, davon drei Jahre in dem Fachgebiet, in dem die Person verwendet werden soll, wobei einem inländischen Eisenbahnunternehmen solche mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und mit gleichwertigem Sicherheitsstandard gleichgehalten werden;
3. die Kenntnis der für das Fachgebiet in Betracht kommenden Rechtsvorschriften.

(3) Von den Erfordernissen gemäß Abs. 2 Z 1 und 2 kann Abstand genommen werden, wenn der Nachweis der Befähigung auf andere Weise erbracht wird. Das Erfordernis gemäß Abs. 2 Z 3 kann durch eine Bestätigung des Eisenbahnunternehmens, dem die Person angehört oder angehört hat, nachgewiesen werden.

Vorarbeiten

§ 16. (1) Zur Durchführung von Vorarbeiten zur Ausarbeitung eines Bauentwurfes für neue oder für die Änderung bestehender Eisenbahnen oder Eisenbahnanlagen erhält der Bauherr das Recht, auf fremden Liegenschaften die zur Vorbereitung des Bauvorhabens erforderlichen Arbeiten unter möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen oder von einem Beauftragten vornehmen zu lassen. Er hat den hiedurch verursachten Schaden zu ersetzen.

(2) Der Bauherr hat die Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der betroffenen Liegenschaften mindestens vier Wochen vorher vom beabsichtigten Beginn der Vorarbeiten nachweislich zu verständigen.

(3) Wird dem Bauherrn oder dem Beauftragten das Betreten von Liegenschaften, einschließlich der Gebäude und eingefriedeten

Grundstücke, oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die Bezirksverwaltungsbehörde über die Zulässigkeit der beabsichtigten Handlung.

Konzession

§ 17. (1) Die Verleihung der Konzession ist bei der Behörde zu beantragen. In dem Antrag ist glaubhaft zu machen, dass die geplante Eisenbahn den öffentlichen Interessen dient, und anzugeben, wie die erforderlichen Geldmittel beschafft werden sollen.

(2) Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben. Ist eine Hauptbahn oder eine Nebenbahn, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt ist, Gegenstand des Antrages, sind im Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur darzustellen.

(2a) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

(3) Die Konzession darf nur verliehen werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn). Vor Verleihung der Konzession ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, und den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von 30 Tagen zu geben.

(4) Die Konzession wird für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an der geplanten Eisenbahn zu bemessende Zeit verliehen. Diese Zeit läuft ab dem Tage der Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke. In der Konzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.

(5) Dem Erwerber einer Eisenbahn ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu verleihen, wenn die Voraussetzungen für die Verleihung der Konzession gegeben sind.

(6) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer den Antrag auf deren Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit stattzugeben, als nicht öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge, die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn oder eine dem Verkehrsbedürfnis besser entsprechende Umstellung auf den Straßenverkehr) entgegenstehen und die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ohne erhebliche finanzielle Belastung des Bundes möglich ist. Bei Prüfung der Frage einer möglichen finanziellen Belastung des Bundes ist darauf Bedacht zu nehmen, welche finanzielle Belastung des Bundes bei Verlängerung der Konzessionsdauer und welche bei allfälliger Übernahme der Eisenbahn durch den Bund zu erwarten ist. Wird über einen rechtzeitig eingebrachten Antrag nicht spätestens drei Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer entschieden, so gilt diese als auf ein Jahr verlängert.

(7) Die Behörde kann die Konzession für erloschen erklären, wenn sich der Konzessionsinhaber trotz wiederholter Ermahnung so verhält, dass die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Betriebsführung nicht mehr gegeben sind und dadurch die Sicherheit wesentlich beeinträchtigt wird.

(8) Die Konzession erlischt:

1. mit Zeitablauf;
2. bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (Abs. 4), durch Erklärung der Behörde

- bei gänzlicher und dauernder Einstellung (§ 29 Abs. 2) oder bei Konzessionsentzug (Abs. 7);
3. mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

Verkehrsgenehmigung

Unterlagen zum Antrag

§ 17a. Die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Mit dem Antrag sind vorzulegen:

1. Angaben über die Art der angestrebten Eisenbahnverkehrsleistung (Güterverkehr/Personenverkehr);
2. falls der Antragsteller im Firmenbuch eingetragen ist, ein Auszug aus dem Firmenbuch, der nicht älter als drei Monate ist;
3. eine Strafregisterbescheinigung für den Antragsteller; falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Strafregisterbescheinigung für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten;
4. eine Erklärung des Antragstellers oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Erklärung seiner nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, dass gegen sie noch kein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen im § 17c Z 3 angeführter Verstöße ergangen ist;
5. eine Erklärung des Antragstellers, dass keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden;
6. eine Amtsbestätigung, dass über das Vermögen des Antragstellers nicht nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten noch kein Konkursverfahren eröffnet wurde;
7. für den Antragsteller oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, die bisher ihren Sitz oder Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben, sind Unterlagen gemäß Z 3 und 6 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates vorzulegen;
8. der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres; für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, die Bilanz, die Eröffnungsbilanz bzw. eine Vermögensübersicht; beizulegen ist auch der aktuelle Lagebericht; gesondert darzustellen sind:
 - a) die verfügbaren Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
 - b) die als Sicherheit verfügbaren Mittel und Vermögensgegenstände;
 - c) das Betriebskapital;
 - d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material sowie der Finanzierungsplan dafür;
 - e) die Belastungen des Betriebsvermögens;
9. ein Gutachten oder Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder eines Kreditinstitutes, woraus unter Bezugnahme auf die unter Z 8 angeführten Angaben hervorgeht, dass der Antragsteller seine derzeitigen und künftig vorhersehbaren

- finanziellen Verpflichtungen unter realistischer Annahme in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können;
10. Angaben über die Art und Wartung der Fahrbetriebsmittel, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften;
 11. Angaben zur fachlichen Qualifikation des für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlichen Personals (verantwortlicher Betriebsleiter, Stellvertreter) und des Personals, das Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ausführt (insbesondere Triebfahrzeugführer), sowie Einzelheiten zur Ausbildung dieses Personals;
 12. Angaben über die Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.

Voraussetzungen

§ 17b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrsgenehmigung zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 17c) des Antragstellers;
2. finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 17d) des Antragstellers;
3. fachliche Eignung (§ 17e) des Antragstellers;
4. eine ausreichende Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer Versicherung oder durch gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.

(2) Diese Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Verkehrsgenehmigung vorliegen.

Zuverlässigkeit

§ 17c. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen jedenfalls dann, wenn

1. er selbst oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten von einem Gericht rechtskräftig wegen einer oder mehrerer mit Vorsatz begangener strafbarer Handlungen zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurden, solange die Verurteilung weder getilgt ist, noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt (§§ 1 bis 7 des Tilgungsgesetzes 1972, BGBl. Nr. 68, in der jeweils geltenden Fassung),
2. über sein Vermögen oder falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist auch über das Vermögen seiner nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein Konkursverfahren eröffnet wurde oder eine solche Konkursöffnung nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten unterblieben ist, oder
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 wegen
 - a) schwerwiegender Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, insbesondere gegen das **Eisenbahngesetz 1957**, das Gefahrgutbeförderungsgesetz und das Tiertransportgesetz-Eisenbahn oder
 - b) wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen

Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
c) wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten
aus dem Arbeitnehmerschutzrecht, insbesondere gegen das
ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
erlassen worden ist.

Finanzielle Leistungsfähigkeit

§ 17d. Die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers ist erfüllt, wenn er voraussichtlich seine derzeitigen und künftigen vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können und keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

Fachliche Eignung

§ 17e. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung des Antragstellers ist erfüllt, wenn

1. er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und über die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Geschäftstätigkeit zum Erbringen der beantragten Eisenbahnverkehrsleistung verfügt,
2. das Personal (§ 17a Z 11) für die jeweilige Art der Tätigkeit voll qualifiziert ist und
3. Personal, Fahrbetriebsmittel und Organisation ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten können.

Entscheidungspflicht

§ 17f. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist verpflichtet, über einen Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu entscheiden.

Betriebseröffnungsfrist

§ 17g. In der Verkehrsgenehmigung ist eine Betriebseröffnungsfrist von in der Regel sechs Monaten festzusetzen.

Überprüfungen

§ 17h. (1) Zur Überprüfung, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung vorliegen, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren wiederkehrend, erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab Betriebseröffnung, von sich aus und vor Ablauf der Fünfjahresfrist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese Voraussetzungen nachzuweisen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bei Auftreten ernsthafter Zweifel am Vorliegen der für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderlichen Voraussetzungen eine amtswegige Überprüfung vorzunehmen.

Entziehung, Einschränkung

§ 17i. (1) Liegt auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat

der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Verkehrsgenehmigung zu entziehen. Bei Auftreten von Zweifeln am Vorliegen der Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sofern die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet ist, eine Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten nachträglich verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.

(2) Eine erteilte Verkehrsgenehmigung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen einzuschränken, wenn dies der Inhaber der Verkehrsgenehmigung beantragt.

Mitteilungspflichten

§ 17j. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erteilung, die Entziehung oder die Einschränkung der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(2) Wenn anlässlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland ernsthafte Zweifel darüber bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einzelne Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995 S 70) in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG (ABl. Nr. L 75 vom 15.03.2001 S 26) nicht mehr vorliegen, hat dies der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Behörde des anderen Staates mitzuteilen.

(3) Der Versicherer, mit dem ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich eine Versicherung über eine ausreichende Deckung der Haftpflicht abgeschlossen hat, ist verpflichtet,

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unaufgefordert und umgehend jeden Umstand zu melden, der eine Beendigung oder Einschränkung des Versicherungsschutzes oder eine Abweichung von der ursprünglichen Versicherungsbestätigung bedeutet oder bedeuten kann, und
2. auf Verlangen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über solche Umstände Auskunft zu erteilen.

Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 17k. Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

1. bei Nichteinhaltung der festgesetzten Betriebseröffnungsfrist;
2. durch Entziehung der Verkehrsgenehmigung;
3. mit dem Tod oder sonstigem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Inhabers der Verkehrsgenehmigung.

Verkehrskonzession

Unterlagen zum Antrag

§ 17l. Die Erteilung einer Verkehrskonzession ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen. Im Antrag ist der örtliche Bereich, in dem Eisenbahnverkehrsleistungen erbracht werden sollen, darzustellen; beizugeben sind die im § 17a angeführten Angaben und Unterlagen.

Voraussetzungen

§ 17m. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrskonzession unter folgenden Voraussetzungen zu erteilen:

1. es bestehen keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 17c) des Antragstellers;
2. die finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 17d) des Antragstellers ist erfüllt;
3. die fachliche Eignung (§ 17e) des Antragstellers ist
 - a) erfüllt oder
 - b) glaubhaft;
4. eine ausreichende Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer Versicherung oder durch gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte ist nachgewiesen worden.

(2) Ist die fachliche Eignung des Antragstellers lediglich glaubhaft, ist dies in der Verkehrskonzession ausdrücklich festzustellen. In diesem Fall hat der Inhaber der Verkehrskonzession dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie spätestens bis zur Betriebseröffnung nachzuweisen, dass die Voraussetzung seiner fachlichen Eignung erfüllt ist. Ist diese erfüllt, kann der Inhaber der Verkehrskonzession beantragen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bescheidmäßig feststellt, dass die Voraussetzung der fachlichen Eignung erfüllt ist.

(3) Die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 Z 1, 2, 3 lit. a und 4 müssen ab Betriebseröffnung während der gesamten Dauer der Verkehrskonzession vorliegen.

Betriebseröffnungsfrist

§ 17n. In der Verkehrskonzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.

Überprüfungen

§ 17o. § 17h gilt auch für Verkehrskonzessionen.

Entziehung, Einschränkung

§ 17p. § 17i Abs. 1 gilt auch für Verkehrskonzessionen. Eine erteilte Verkehrskonzession ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen oder auf einen bestimmten örtlichen Bereich einzuschränken, wenn dies der Inhaber einer Verkehrskonzession beantragt. Des Weiteren gilt § 17j Abs. 3.

Erlöschen der Verkehrskonzession

§ 17q. § 17k gilt auch für Verkehrskonzessionen.

Rechte des Eisenbahnunternehmens

§ 18. (1) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, die Eisenbahn nach Maßgabe der Rechtsvorschriften, der Konzession und nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens (§ 35) und der sonst erforderlichen Genehmigungen (§ 36) zu bauen und zu betreiben.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat das ausschließliche Recht auf den Bau und Betrieb der Eisenbahn insofern, als während der Konzessionsdauer niemandem gestattet werden darf, andere Eisenbahnen

zu errichten, die eine dem Eisenbahnunternehmen nicht zumutbare Konkurrenzierung bedeuten würden.

(3) Das Eisenbahnunternehmen hat das Enteignungsrecht nach Maßgabe des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71.

(4) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, von den Eigentümern von Grundstücken und Baulichkeiten die Duldung der Errichtung oder Anbringung von Oberleitungen, Haltevorrichtungen für die Oberleitung, von Signalen und sonstigen für den Bahnbetrieb erforderlichen Einrichtungen (Trennschalter, Kabelzuleitungen, Sicherungs- und Schaltkasten, Haltestellenzeichen und dergleichen) ohne Durchführung des Enteignungsverfahrens und ohne Anspruch auf Entschädigung zu verlangen, soweit hiedurch nicht die bestimmungsgemäße Benützung des Grundes oder des Gebäudes erheblich beeinträchtigt wird.

(5) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, die für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn erforderlichen Hilfseinrichtungen selbst zu errichten und zu betreiben sowie alle Arbeiten, die dem Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn dienen, vorzunehmen.

(6) Bei vorübergehenden Störungen des Eisenbahnbetriebes ist das Eisenbahnunternehmen berechtigt, die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind.

Pflichten des Eisenbahnunternehmens

§ 19. (1) Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben. Durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Stellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung, staatlich autorisierte Anstalten und Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, ist in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entspricht. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen. Es haftet, unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Liegenschaften verursacht werden.

(3) Ist die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes zu verfügen. Der Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 und 2 obliegenden Verpflichtungen nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens zu treffen sind. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und die Ordnung und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs festzulegen, welche beim Bau, bei der Erhaltung und insbesondere als Signal- und Verkehrsvorschriften beim Betrieb zur Gewährleistung eines hohen

Sicherheitsniveaus unter Berücksichtigung des Standes der technischen Entwicklung, einer Verknüpfung der Schienenbahnen sowie des Schutzes der Anrainer zu beachten sind; eine solche Festlegung durch Verordnung ist insoweit nicht erforderlich, als sich diese Anforderungen aus gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen Rechtsvorschriften ergeben.

§ 20. (1) Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die Anlagen (Wasserläufe) sind von dem bisher hiezu Verpflichteten zu erhalten und zu erneuern. Den Teil, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind, hat das Eisenbahnunternehmen zu tragen. Für Bauten, die früher nicht vorhanden waren, hat das Eisenbahnunternehmen nicht nur die Kosten der ersten Herstellung, sondern auch die der künftigen Erhaltung und Erneuerung zu tragen. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(2) Wiederhergestellte Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen sind den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung gemäß Abs. 1 Verpflichteten förmlich zu übergeben. Wird die Übernahme verweigert, so entscheidet die Behörde nach Maßgabe des Abs. 1, in welchem Umfang die Übernahme sowie die künftige Erhaltung und Erneuerung zu erfolgen hat.

(3) Zwischen der Eisenbahn und ihrer Umgebung sind vom Eisenbahnunternehmen auf seine Kosten Einfriedungen oder Schutzbauten herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Ob dieses Erfordernis vorliegt, wird im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren festgestellt. Erweist sich später eine Abweichung vom bestehenden Zustand als erforderlich, so hat die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Erneuerung der zu tragen, der sie verursacht hat. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

§ 21. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist (verantwortlicher Betriebsleiter). Für den verantwortlichen Betriebsleiter ist ein Stellvertreter zu bestellen. Die Bestellung des verantwortlichen Betriebsleiters und seines Stellvertreters bedarf der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn weder hinsichtlich der Verlässlichkeit noch der Eignung Bedenken bestehen. Wenn sich solche in der Folgezeit ergeben, so ist die Genehmigung zu widerrufen.

(2) Bei großen Eisenbahnunternehmen können neben dem verantwortlichen Betriebsleiter noch für einzelne Betriebszweige Betriebsleiter bestellt werden (fachlich zuständige Betriebsleiter). Diese und deren Stellvertreter sind der Behörde namhaft zu machen.

(3) Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung des Personals, das Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ausführt, durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu regeln. Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.

Tarif, Fahrplan

§ 22. (1) Ein Eisenbahnunternehmen, das zur Erbringung von

Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr berechtigt ist, hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr auf Grund von Tarifen und von Fahrplänen anzubieten. Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Fahrpläne auf Basis des von der Zuweisungsstelle erstellten Netzfahrplanes zu erstellen. Im Übrigen sind auf Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- oder Nebenbahnen erbringen, die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes anzuwenden.

(2) Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen berechtigt sind, haben die Tarife, und Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr berechtigt sind, haben auch die Fahrpläne, unter Einbeziehung der durchgehenden Verbindungen gemäß § 23, rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten und auf Kosten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen.

(2a) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.

(3) Die Behörde kann unter Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 Änderungen der Tarife anordnen. Außerhalb des Anwendungsbereiches dieser Verordnung kann die Behörde Änderungen der Fahrpläne anordnen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(4) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

(5) Die Tarife der Straßenbahnen haben die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben zu enthalten. Sie sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die Beförderungsbedingungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen

(6) Im Falle des Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 146, kann die Behörde jederzeit die zur Erfüllung des Einsatzzweckes unbedingt notwendigen Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen.

Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif

§ 23. Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf Haupt- oder Nebenbahnen haben die beteiligten Eisenbahnunternehmen eine direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif im Vereinbarungsweg einzurichten.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

§ 25. Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung von Leistungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967.

Genehmigungspflichtige Rechtsakte

§ 26. (1) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 15/1998)

(2) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 151/2001)

(3) Die Veräußerung oder Verpachtung einer Eisenbahn oder

Eisenbahnstrecke sowie die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes bedarf der Genehmigung der Behörde; sie ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(4) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 166/1999)

(5) Wurden die in Abs. 3 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 124 Abs. 2, nichtig.

Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens

§ 27. Das Eisenbahnunternehmen hat über seinen Geschäftsbetrieb so Buch zu führen, dass die Behörde jederzeit die für die Wahrnehmung des Aufsichtsrechtes erforderlichen Feststellungen treffen kann; es hat der Behörde alle hiefür erforderlichen Auskünfte zu erteilen; es hat insbesondere auch die für die Eisenbahnstatistik nötigen Angaben rechtzeitig und vollständig zu liefern und den sich ausweisenden Aufsichtsorganen alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstigen Belege zur Einsicht und Prüfung vorzulegen.

Erleichterungen

§ 28. Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb sowie für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Nebenbahnen und Straßenbahnen Erleichterungen von sich aus den §§ 19 bis 27 und 45 ergebenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Betriebseinstellung

§ 29. (1) Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung (§ 19), die vorübergehende oder dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines -streckenteiles zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Die Bewilligung zur dauernden Einstellung darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke bzw. des -streckenteiles zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben; zur Überprüfung dessen kann die Behörde erforderlichenfalls eine öffentliche Interessentensuche veranlassen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(1a) Die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 bleibt unberührt.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines -streckenteiles bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

(3) Bei den Bahnen gemäß § 12 Abs. 2 und 3 hat der Landeshauptmann, dessen örtlicher Wirkungsbereich betroffen ist, zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestanden entspricht, wobei auf öffentliche Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, Bedacht zu nehmen ist. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

Einlösungsrecht des Bundes

§ 31. Der Bund kann durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen eine Haupt- oder Nebenbahn jederzeit vor Ablauf der Konzessionsdauer, soweit keine andere Vereinbarung getroffen ist, nach den sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, einlösen, wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.

Baugenehmigung

§ 32. (1) Für den Bau von neuen und für Veränderungen bestehender Eisenbahnanlagen ist ein Bauentwurf aufzustellen. Die Behörde bestimmt, welche Unterlagen aus technischen oder verfahrensrechtlichen Gründen nach den Erfordernissen des Falles vorzulegen sind.

(2) Der Bauentwurf ist der Behörde in dreifacher Ausfertigung vorzulegen. Die Behörde kann eine geringere Anzahl von Ausfertigungen, insbesondere für einzelne Unterlagen, festlegen.

§ 33. Die Behörde hat den Bauentwurf, wenn nicht die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 anzuwenden sind, daraufhin zu prüfen, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist. Sie hat weiters zu prüfen, ob der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter berührt werden, ohne dass deren Zustimmung bereits vorliegt. Ist der Bauentwurf vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung nicht geeignet, so ist er zurückzuweisen.

§ 34. (1) Die Durchführung der Bauverhandlung obliegt bei den in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Eisenbahnen, sofern dieses die Bauverhandlung nicht selbst durchführt, dem Landeshauptmann.

(2) Der Bauentwurf ist vor der Bauverhandlung durch mindestens zwei Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann diese Frist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.

(3) Den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, ist Gelegenheit zu geben, zu dem Bauentwurf Stellung zu nehmen.

(4) Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950, BGBl. Nr. 172, sind insbesondere der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich (§ 38) oder in den Feuerbereich (§ 40) zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich (§ 39) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

§ 35. (1) Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt die Behörde. Von dieser Erteilung ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, Kenntnis zu geben.

(2) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Ansprüche handelt; diese sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

(3) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für

die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

(4) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

§ 36. (1) Die Lage der Hoch- und Kunstbauten und der ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen unterliegt der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.

(2) Die Hoch- und Kunstbauten selbst sind von der Behörde zusätzlich zu genehmigen. Vor dieser Genehmigung ist bei Hochbauten der Landeshauptmann, sofern dieser zur Erteilung der Genehmigung nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel sind durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund von Typenplänen oder von der Behörde im Einzelfall zu genehmigen.

(4) Die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Genehmigungen sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung zu erteilen.

(5) Im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens kann die Behörde insbesondere auch anordnen, dass eine zeitlich befristete Erprobung von Fahrbetriebsmitteln außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu erfolgen hat, sofern dies für eine ausreichende Beurteilung der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.

Betriebsbewilligung

§ 37. (1) Mit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 35 oder 36 kann die Behörde die Bewilligung zur Inbetriebnahme der vollendeten Bauten, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel verbinden, wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs keine Bedenken bestehen.

(2) Sofern nicht schon eine Betriebsbewilligung gemäß Abs. 1 erteilt wurde oder die Erteilung der Betriebsbewilligung nach § 14 Abs. 3 überhaupt entfällt, ist die Erteilung der Betriebsbewilligung zu beantragen.

(3) Die Behörde kann die nach Abs. 2 beantragte Betriebsbewilligung ohne weiteres erteilen, wenn die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel unter der Leitung von im § 15 bezeichneten Personen ausgeführt wurden und keine Bedenken dagegen bestehen, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist. Ansonsten ist nach Lage des Falles insbesondere zu prüfen, ob die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Genehmigung gemäß § 36 entsprechend ausgeführt sind, die Sicherung gegen Zündung durch Funken (§ 40 Abs. 1) stattgefunden hat und die Betriebsmittel betriebssicher beschaffen sind.

Anrainerbestimmungen

§ 38. (1) Bei Haupt- und Nebenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der

Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgränze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten auch für Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper in unverbautem Gebiet.

(3) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 103/2003)

(4) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

§ 39. (1) In der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Betriebsführung, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder bei schienengleichen Eisenbahnübergängen, gefährdet wird.

(2) Bei Hochspannungsleitungen beträgt, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3, der Gefährdungsbereich, wenn sie Freileitungen sind, in der Regel je fünfundzwanzig Meter, wenn sie verkabelt sind, in der Regel je fünf Meter beiderseits der Leitungsachse.

(3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Bauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Eisenbahnbetrieb gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausschließen.

(4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es sich um eine Anlage handelt, für die nach einer anderen bundesgesetzlichen oder landesgesetzlichen Vorschrift eine Bewilligung erteilt wurde, das Eisenbahnunternehmen in diesem Verfahren Partei- oder Beteiligtenstellung hatte und dessen allfälligen Einwendungen hinsichtlich einer Gefährdung des Eisenbahnbetriebes Rechnung getragen wurde.

§ 40. (1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn Dampftriebfahrzeuge in Betrieb stehen oder ihr Einsatz nach Erklärung des Betreibers beabsichtigt wird. Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen entsprechend geringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren oder auf Antrag nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung.

(2) Beim Bau einer neuen Eisenbahn oder bei Erweiterung bestehender Gleisanlagen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung das Eisenbahnunternehmen, das auch den Teil der Kosten, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch die zündungssichere Herstellung vergrößert worden sind, zu tragen hat.

(3) Bei Anlagen in der Umgebung bestehender Eisenbahnen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung die Besitzer der Anlagen.

§ 41. (1) Die Behörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

(2) Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 39 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hierzu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr

§ 42. Innerhalb der Eisenbahnanlagen ist ein den Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel zu beschädigen oder zu verunreinigen, unbefugt Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen, sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, Fahrleitungsschalter zu betätigen, Alarm zu erregen oder Signale zu geben.

§ 43. (1) Das Betreten von Eisenbahnanlagen ist, mit Ausnahme der hierfür bestimmten Stellen, nur mit einer vom Eisenbahnunternehmen ausgestellten Erlaubniskarte gestattet.

(2) Organe der Gerichte, der Verwaltungsbehörden, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache dürfen Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte nur betreten, wenn und solange dies zur Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten erforderlich ist. Die Behörde kann, soweit dies im öffentlichen Interesse notwendig ist, weitere Ausnahmen festsetzen.

(3) Die zum Betreten der Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich durch eine Dienstlegitimation oder Bescheinigung ihrer Dienststelle auszuweisen.

(4) Werden Personen, die zum Betreten von Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigt sind, durch Unfall beim Betrieb der Eisenbahn getötet oder verletzt oder erleiden sie einen Sachschaden, so entstehen gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnunternehmens oder eines Bediensteten ergibt. Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens haften - unbeschadet der Rückgriffsansprüche des Eisenbahnunternehmens - für den von ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.

(5) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 finden keine Anwendung, wenn Eisenbahnanlagen im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen.

(6) Wenn der Bahnkörper zugleich als Weg dient, ist er bei Annäherung eines Eisenbahnfahrzeuges zu räumen.

(7) Nichtöffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden. Für die Sicherungsart nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge sind die Bestimmungen über die Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen maßgeblich. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbewilligungen und der Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist die Behörde zuständig.

§ 44. (1) Die Bahnbenützer haben den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsorgane (§ 45) Folge zu leisten und sich bei Benützung der Eisenbahnanlagen und der Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs sowie die Rücksicht auf andere gebieten.

(2) Die Bahnbenützer dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Fahrzeuge ein- und aussteigen.

(3) Solange sich ein Fahrzeug in Bewegung befindet, ist das Öffnen

der Außentüren des Fahrzeuges, das Betreten der Trittbretter und das Verweilen auf ungesicherten offenen Plattformen sowie das Ein- und Aussteigen, soweit dies nicht bei einzelnen Arten von Eisenbahnen vorgesehen ist verboten.

(4) Es ist verboten, Gegenstände aus dem Fahrzeug zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt, insbesondere in Brand gesetzt werden könnte. Sofern Fahrzeuge mit Vorrichtungen zur Aufnahme von Abfällen ausgestattet sind, ist das Hinauswerfen von Gegenständen aller Art verboten.

Eisenbahnaufsichtsorgane

§ 45. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnbedienstete zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Beschaffenheit der Eisenbahnanlagen, der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs sowie des Verhaltens gegenüber Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr zu bestimmen (Eisenbahnaufsichtsorgane). Sie haben auch für die Ordnung auf den Bahnhofvorplätzen zu sorgen, sofern nicht die sonst zuständigen Organe zur Stelle sind.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsorgane sind von der Behörde oder von Organen des Eisenbahnunternehmens, die von dieser hiezu ermächtigt wurden, in Eid zu nehmen. Eisenbahnaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihres Dienstes, sofern sie sich nicht in Uniform befinden oder ein Dienstabzeichen tragen, mit einem Ausweis, aus dem ihre amtliche Eigenschaft hervorgeht, versehen sein. Eisenbahnaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Obliegenheiten ungeeignet zeigen, sind abzuberaufen.

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Verwaltungsübertretung gemäß den §§ 39 Abs. 1, 42, 43 Abs. 1 und 7 sowie § 44 auf frischer Tat betreten, sofern auch die übrigen Voraussetzungen des § 35 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann. Die festgenommenen Personen sind, wenn der Grund der Festnahme nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald als möglich vorzuführen.

Schutzvorschriften

§ 46. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für alle oder für bestimmte Eisenbahnen durch Verordnung Vorschriften erlassen, in denen das zum Schutze der Eisenbahnanlagen, des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gebotene Verhalten (§§ 39 Abs. 1, 42 bis 44) näher bestimmt wird.

§ 47. Die Bestimmungen der §§ 39 Abs. 1, 41 bis 45 sowie die wesentlichen Bestimmungen der auf Grund des § 46 erlassenen Verordnungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

Kreuzungen mit Straßen

§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt- oder Nebenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich ist und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der

Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

(3) Fall es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hiedurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehenen Gesellschaft. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine rechtskundige und eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine rechtskundige und eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, sollen die beiden Fachpersonen des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein.

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherheitseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 sinngemäß anzuwenden sind.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann zwecks möglichster Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher

Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.

Eisenbahnnebenbetriebe

§ 50. (1) Eisenbahnnebenbetriebe sind auf Bahngrund befindliche Betriebe, die zur Deckung der Bedürfnisse der Bahnbenützer bestimmt sind.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann das Eisenbahnunternehmen beauftragen, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnnebenbetriebe innerhalb der gesetzlich zulässigen Zeit so lange offengehalten werden, als dies zur befriedigenden Deckung der Bedürfnisse der Bahnbenützer erforderlich ist.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 finden auf Straßenbahnunternehmen keine Anwendung.

4. Teil

Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen

§ 51. (1) Zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich. Es gilt § 16.

(2) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

(3) Der Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Die Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hierbei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

(4) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfasst über den Verkehr nach Abs. 3 hinausgehend die Beförderung - jedoch ohne Beförderungspflicht - von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

§ 52. (1) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Eisenbahnteilnahmegesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuerkannt wird, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, ob Eisenbahnaufsichtsorgane zu bestimmen sind und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden. Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 27 und 28 gelten sinngemäß. Im Falle der Zuerkennung der Gemeinnützigkeit sind auch die Bestimmungen des § 18 Abs. 4 anzuwenden.

(2) Für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung gelten die Bestimmungen der §§ 14 Abs. 3 und 32 bis 37 sinngemäß. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann die Genehmigung gemäß Abs. 1 und die Betriebsbewilligung, letztere unter der Voraussetzung, dass kein Bedenken über die Gewährleistung eines sicheren Betriebes besteht, verbunden werden.

(3) Bei Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs hat das Eisenbahnunternehmen Beförderungsbedingungen aufzustellen. Diese bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Die

Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die wesentlichsten Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

(4) Die Zulassung eines Werksverkehrs (erweiterten Werksverkehrs) oder eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs ist zu widerrufen, wenn das Eisenbahnunternehmen die Voraussetzungen, die für die Zulassung maßgebend waren, nicht mehr erfüllt.

§ 53. (1) Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 44 und § 46 sinngemäß; § 38 gilt sinngemäß, wenn dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit zuerkannt wird. Wurden mit Genehmigung der Behörde auf Anschlussbahnen sowie auf Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt, so sind für diese die Bestimmungen des § 45 gleichfalls sinngemäß anzuwenden. Bei Anschlussbahnen, die von einem öffentlichen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, können Eisenbahnbedienstete dieses Eisenbahnunternehmens auf der Anschlussbahn zu Eisenbahnaufsichtsorganen bestimmt werden.

(2) Für Anschlussbahnen und Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr gelten die Bestimmungen der §§ 48 und 49 sinngemäß. Für die übrigen Materialbahnen gelten die Bestimmungen des § 49 mit der Maßgabe, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen, soweit nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird, vom Eisenbahnunternehmen allein zu tragen sind.

5. Teil

Verknüpfung von Schienenbahnen

Anschluss und Mitbenützung

§ 53a. (1) Ein Eisenbahnunternehmen hat für die Verknüpfung seiner Eisenbahn mit einer anderen den Anschluss oder die Mitbenützung seiner Schieneninfrastruktur sowie seiner für den Betrieb notwendigen Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt diskriminierungsfrei einzuräumen.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat außerdem Unternehmen, die Fahrbetriebsmittel erzeugen, die Mitbenützung der Schieneninfrastruktur für eine behördlich genehmigte Erprobung von Fahrbetriebsmitteln gegen Kostenersatz einzuräumen; diese Unternehmen haben hiebei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.

(3) Die Einräumung des Anschlusses oder der Mitbenützung hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit dem Anschluss oder der Mitbenützung zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren

§ 53b. Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Anschluss oder Mitbenützung zu prüfen und Verhandlungen zu führen. Die Entscheidung über das Begehren hat entweder in der im § 53a Abs. 3 vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

Beschwerde an die Schienen-Control Kommission

§ 53c. (1) Wird das Begehren von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten auf Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten längstens binnen drei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Anschluss oder Mitbenützung samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahnunternehmen, an das das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens und der Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden.

(5) Der Beschwerde, mit der Anschluss oder Mitbenützung begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den begehrten Anschluss oder die begehrte Mitbenützung stattzugeben; in diesem Fall hat der vom Eisenbahnunternehmen begehrte Anschluss oder die begehrte Mitbenützung oder die vom Fahrbetriebsmittel erzeugenden Unternehmen begehrte Mitbenützung durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Ein gemäß Abs. 5 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung zwischen dem beschwerdeführenden Anschluss- oder Mitbenützungsberechtigten und dem Eisenbahnunternehmen nicht entgegen.

Vorlage von Verträgen

§ 53d. Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge über den Anschluss oder die Mitbenützung innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss zur Gänze der Schienen-Control GmbH vorzulegen.

Zwangsmaßnahmen

§ 53e. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 53c Abs. 5 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so darf die Schienen-Control GmbH mit Bescheid die zur Ermöglichung des Anschlusses oder der Mitbenützung erforderlichen Maßnahmen verfügen.

Wettbewerbsaufsicht

- § 53f. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen
1. einem Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des Anschlusses oder der Mitbenützung einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder
 2. diskriminierende Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.
- (2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

6. Teil

Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Hauptstück

Allgemeines

Zweck

§ 54. Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles dieses Bundesgesetzes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind,
 2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
 3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte und
 4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung
- zu gewährleisten.

Trennungsmaßnahmen

§ 55. (1) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die innerbetriebliche Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungskontrolle eine von Gebietskörperschaften unabhängige Stellung zu haben, kraft derer sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die vom Vermögen, vom Haushaltsplan und von der Rechnungsführung der Gebietskörperschaften getrennt sind.

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben im Rechnungswesen die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber der Schieneninfrastruktur getrennt von anderen Unternehmensbereichen auszuweisen, wobei getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen zu erstellen und zu veröffentlichen sind; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, haben im Rechnungswesen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr auf der Schiene hiefür Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen zu erstellen und zu veröffentlichen.

2. Hauptstück

Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen

1. Abschnitt

Allgemeines

Zugang zur Schieneninfrastruktur

§ 56. Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten (§ 57) den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und der Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen, wobei Zugangsberechtigte außerdem eine Sicherheitsbescheinigung (§ 61) vorzulegen haben.

Zugangsberechtigte

§ 57. Zugangsberechtigte sind:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich;
2. internationale Gruppierungen
 - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
 - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen folgenden Staaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Sitz haben:
 - aa) Mitgliedstaaten der Europäischen Union;
 - bb) Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum;
 - cc) die Schweizerische Eidgenossenschaft;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, für Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für sonstige grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

Anforderungen an Zugangsberechtigte

§ 57a. (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich ihrer künftigen Erlöse und der Fahrwegnutzung Anforderungen an Zugangsberechtigte festlegen, die angemessen, transparent und diskriminierungsfrei sein müssen, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und der

Europäischen Kommission mitzuteilen sind.

(2) Die Anforderungen gemäß Abs. 1 dürfen eine Finanzgarantie nur in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Zugangsberechtigten sowie einen Nachweis der Fähigkeit zur Abgabe entsprechender Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen vorsehen.

Sonstige Leistungen

§ 58. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen:

1. die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
3. jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

(2) Falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, letztere nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus ihre folgenden Serviceleistungen zur Verfügung zu stellen:

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist;
2. die Mitbenützung von Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen, von Güterterminals, von Häfen, von Verschubbahnhöfen, von Zugbildungseinrichtungen, von Abstellgleisen, von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen;
3. die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

(3) Bietet ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachstehende Zusatzleistungen an, so hat es diese Zusatzleistungen sämtlichen Zugangsberechtigten, die dies begehren, zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zur Verfügung zu stellen:

1. das Vorheizen von Personenzügen;
2. die Bereitstellung von Traktionsstrom und von Brennstoffen;
3. die Durchführung von Verschubbetrieb sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Verschubbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstelleinrichtungen und Wartungseinrichtungen erbracht werden;
4. der Abschluss kundenspezifischer Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

(4) Folgende Nebenleistungen kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellen, ist hiezu aber nicht verpflichtet:

1. einen über Abs. 1 Z 3 hinausgehenden Zugang zum Telekommunikationsnetz;
2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
3. die technische Inspektion rollenden Materials.

(5) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die benötigten sonstigen

Leistungen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die benötigten Serviceleistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen brauchen, die sie für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigen.

Schiennetz-Nutzungsbedingungen

§ 59. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur durch Zugangsberechtigte und für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schiennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang einräumen und unter denen sie diese sonstigen Leistungen zur Verfügung stellen. Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden und haben die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten, insbesondere folgendes zu enthalten:

1. einen Abschnitt, der die Art der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, insbesondere
 - a) die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Schieneninfrastruktur;
 - b) die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;
2. einen Abschnitt, der die Entgeltsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
 - a) hinreichende Einzelheiten der Benützungsentgeltregelung;
 - b) ausreichende Informationen zu den Entgelten für die zur Verfügung zu stellenden sonstigen Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden;
 - c) ob und welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 67 Abs. 2 bis 4 sowie des § 69 Abs. 3 angewandt werden;
 - d) jeweilige Angaben zu beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen;
3. einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Zugtrassen; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Zugtrassen anzugeben; des Weiteren sind spezifische Kriterien anzugeben, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
 - a) die Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
 - b) Anforderungen an Zugangsberechtigte;
 - c) Zeitplan für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen bei der Zuweisungsstelle und des Zuweisungsverfahrens;
 - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;
 - e) im Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
 - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schieneninfrastruktur und

- g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schieneninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

Zusätzlich ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistungen und der Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens gestellt werden, sicherzustellen.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs. 3) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

Allgemeine Geschäftsbedingungen

§ 59a. (1) Für die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen haben Eisenbahnverkehrsunternehmen allgemeine Geschäftsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diese Serviceleistungen zur Verfügung stellen. Diese allgemeinen Geschäftsbedingungen haben alle wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(2) Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie deren Änderungen unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

Reservierungskosten

§ 59b. Zugangsberechtigte, die im Zuge des Netzfahrplanerstellungsverfahrens die Zuweisung von Zugtrassen begehren, haben für jene Zugtrassen, die sie begehrt haben, aber für deren Inanspruchnahme auf Grund von Umständen, die nur sie selbst zu vertreten haben, keine Zuweisung zustande gekommen ist, an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kosten in angemessener Höhe für die Reservierung dieser begehrten Zugtrassen zu ersetzen.

Entziehung von Zugtrassen

§ 60. Die Zuweisungsstelle ist berechtigt, durch einseitige, schriftliche und empfangsbedürftige Erklärung solche zugewiesenen Zugtrassen zu entziehen, auf denen der Zugangsberechtigte innerhalb der letzten drei Monate sein Zugangsrecht auf Grund von Umständen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat.

Sicherheitsbescheinigung

§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur

Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurden. Dabei muss insbesondere der Nachweis erbracht werden, dass das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, dass die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangsberechtigten verlangen.

(2) Auf Antrag des Zugangsberechtigten hat die Schienen-Control GmbH eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung festzusetzen. Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht in der von der Schienen-Control GmbH gesetzten Frist aus, hat über Antrag die Schienen-Control GmbH festzustellen, ob alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen. Hat die Schienen-Control GmbH festgestellt, dass alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherheitsbescheinigung binnen 14 Tagen auszustellen.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control GmbH ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen innerhalb eines Monats ab Ausstellung vorzulegen.

Zuweisungsstelle

§ 62. (1) Zuweisungsstelle ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist, kann die mit der Funktion als Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben ganz oder teilweise aber auch an die im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehene Gesellschaft oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag übertragen.

(3) Die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, ist jedoch unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben entweder an die im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehene Gesellschaft oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, an die beiden Letztgenannten aber nur dann, wenn diese rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind, mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, die sodann diese Aufgaben als Zuweisungsstelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen haben; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

2. Abschnitt Zuweisung von Zugtrassen

Zuweisungsgrundsätze

§ 63. (1) Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

(2) Ein Zugangsberechtigter darf ihm zugewiesene Zugtrassen nicht an andere Zugangsberechtigte übertragen oder eine andere Art von Eisenbahnverkehrsleistung als die erbringen, für die ihm von der Zuweisungsstelle eine Zugtrasse zugewiesen worden ist.

(3) Die Dauer der Zuweisung einer Zugtrasse an einen Zugangsberechtigten ist mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt. Die Zuweisungsstelle und ein Zugangsberechtigter können jedoch eine Rahmenregelung über die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der betreffenden Schieneninfrastruktur vereinbaren, die eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

Rahmenregelung

§ 64. (1) Die Zuweisungsstelle kann mit einem Zugangsberechtigten eine Regelung treffen, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode vorsieht. Es kann die zeitliche Bandbreite festgelegt werden, innerhalb der Zugtrassen anzubieten sind, wenn die beantragte Zugtrasse nicht verfügbar ist. Die Zuweisung einzelner Zugtrassen darf nicht geregelt werden.

(2) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode hat, ausgenommen im Falle des Abs. 3, in Form eines schriftlichen Rahmenvertrages zu erfolgen. Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt, haben die Zuweisungsstellen Rahmenverträge mit den Zugangsberechtigten im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen.

(3) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Schieneninfrastruktur hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Rahmenurkunde zu erfolgen.

(4) Rahmenregelungen dürfen den Zugang zur betreffenden Schieneninfrastruktur durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen. Rahmenregelungen müssen eine Regelung enthalten, die ihre Änderung im Interesse einer besseren Nutzung der betreffenden Schieneninfrastruktur ermöglicht; in einem solchen Fall der Änderung einer Rahmenregelung kann eine Pönale vereinbart werden.

(5) Rahmenregelungen sollen auf die Dauer von fünf Jahren befristet sein. Rahmenregelungen sind der Schienen-Control GmbH innerhalb eines Monats ab ihrer Erstellung von der Zuweisungsstelle vorzulegen; Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren sind Angaben über die der Rahmenregelung als Motiv zugrunde liegenden geschäftlichen Verträge, besonderen Investitionen oder Risiken beizugeben. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren unterliegen der Genehmigung der Schienen-Control Kommission; diese ist insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem in Verbindung mit vertraglichen Verpflichtungen, sowie sonstigen vergleichbaren Risiken zu erteilen.

(6) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses sind die wesentlichen Merkmale jeder Rahmenregelung von der Zuweisungsstelle anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen bekannt zu machen.

Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen

§ 64a. (1) Inländische Zuweisungsstellen sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Fahrwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit anderen inländischen Zuweisungsstellen,

mit anderen Zuweisungsstellen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft zusammenarbeiten.

(2) Dabei haben sie insbesondere bestrebt zu sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr zu gewährleisten und die effiziente Nutzung des Transeuropäischen Schienengüternetzes (Artikel 10a und Anhang I der Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 237 vom 29.07.1991 S 25, in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG, ABl. Nr. L 75 vom 26.02.2001 S 1) sicherzustellen.

(3) Die inländischen Zuweisungsstellen sind verpflichtet, ihre Teilnahme an dieser Zusammenarbeit, die Funktionsweise dieser Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien kostenlos im Internet öffentlich zugänglich zu machen.

Netzfahrplanerstellung

§ 65. (1) Sämtliche geplante Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Schieneninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall der Netzfahrpläne ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen unter Berücksichtigung gemeinschaftsrechtlicher Festlegungen einvernehmlich festzusetzen. Sollte eine solche einvernehmliche Festlegung nicht zustande kommen, ist dieses Intervall durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

(2) Die Zuweisungsstelle hat dafür Sorge zu tragen, dass spätestens elf Monate vor In-Kraft-Treten des Netzfahrplanes vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Zuweisungsstellen festgelegt sind und diese Zugtrassen soweit wie möglich in dem nachfolgenden Netzfahrplanerstellungsverfahren beibehalten werden.

(3) Die Frist für die Einbringung von Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem In-Kraft-Treten des Netzfahrplanes ablaufen. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

(4) Die Zuweisungsstelle hat bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Zugangswerber unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

(5) Die Zuweisungsstelle hat speziellen Eisenbahnverkehrsleistungen in den im § 65c Abs. 3 geregelten Fällen im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einzuräumen.

(6) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Zugangsberechtigten, die die Zuweisung von Zugtrassen begehrt haben, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat einzuräumen, sofern ihren Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen im Netzfahrplanentwurf nicht entsprochen wurde. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekannt zu machen. Die Zuweisungsstelle soll berechtigten Beanstandungen möglichst Rechnung tragen.

Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltung

§ 65a. Die Vorhaltung von Fahrwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, den Auswirkungen dieser Vorhaltung von Fahrwegkapazität auf Zugangsberechtigte angemessen Rechnung zu tragen.

Koordinierungsverfahren

§ 65b. (1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Bandbreiten Zugtrassen anbieten, die von der begehrten Zugtrasse abweichen.

(2) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Sie müssen insbesondere der Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rechnung tragen.

(3) Die Zuweisungsstelle hat zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Zugangsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrten Zugtrassen ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet.

Überlastete Schieneninfrastruktur

§ 65c. (1) In den Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat die Zuweisungsstelle den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies hat auch bei Schieneninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

(2) Wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kapazitätsanalyse (§ 65d) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität (§ 65e) umgesetzt wird.

(3) Wurden Entgelte nach § 67 Abs. 2 nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat die Zuweisungsstelle bei der Netzfahrplanerstellung jene Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen. Anderen Begehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, ist nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen; Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen.

(4) Die in Bezug auf überlastete Schieneninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Vorrangkriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

Kapazitätsanalyse

§ 65d. (1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Schieneninfrastruktur, die verhindern, dass Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Begehren stattgegeben werden kann. In der Analyse sind die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen.

(2) Gegenstand der Analyse sind die Schieneninfrastruktur, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Eisenbahnverkehrsleistungen und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Eisenbahnverkehrsleistungen, die zeitliche Verlagerung von Eisenbahnverkehrsleistungen, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen der Schieneninfrastruktur.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem eine Schieneninfrastruktur als überlastet ausgewiesen wurde.

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

§ 65e. (1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse ist nach Konsultation der Zugangsberechtigten, denen eine Zugtrasse auf der betreffenden überlasteten Schieneninfrastruktur zugewiesen worden ist, ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Darin ist Folgendes darzulegen:

1. die Gründe für die Überlastung;
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung;
3. den Ausbau der Schieneninfrastruktur betreffende Beschränkungen;
4. die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Benützungsentgelte.

(2) Auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen (Abs. 1 Z 4) ist zu bestimmen, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden sollen; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Einhebung der gemäß § 67 Abs. 2 erhobenen Entgelte in den Fällen einstellen, in denen es

1. keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder
2. mit dem im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog keine Fortschritte erzielt.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf jedoch vorbehaltlich der Genehmigung der Schienen-Control Kommission weiterhin diese Entgelte einheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder
2. die möglichen Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind.

Sondermaßnahmen bei Störungen

§ 66. (1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die normale Situation wiederherzustellen. Zu diesem Zweck hat es einen Notfallplan zu erstellen, in dem die verschiedenen staatlichen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind.

(2) In Notfallsituationen und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil ein Zugang zur Schieneninfrastruktur wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht möglich ist, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung der Schieneninfrastruktur erforderlich ist. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann, wenn es dies für notwendig hält, verlangen, dass ihm die Zugangsberechtigten, denen Zugtrassen auf der betreffenden Schieneninfrastruktur zugewiesen sind, nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt die Mittel zur Verfügung stellen, die seiner Meinung nach am besten geeignet sind, um die normale Situation möglichst bald wiederherzustellen.

3. Abschnitt

Benützungsentgelte und sonstige Entgelte

Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte

§ 67. (1) Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes (§ 58 Abs. 1) sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

(2) Zuschläge sind für zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Schieneninfrastruktur für die Dauer der Überlastung derselben zulässig.

(3) Höhere Benützungsentgelte können für den Zugang auf einer Schieneninfrastruktur festgesetzt werden, wenn deren Bau oder Ausbau nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurde oder wird, zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und wenn dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Benützungsentgelte nicht durchgeführt worden wäre oder durchführbar wäre. Bei der Festsetzung solcher höherer Benützungsentgelte können dabei unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation der betroffenen Eisenbahnverkehrsleistungen die langfristigen Investitionskosten zugrunde gelegt werden.

(4) Sofern die Benützungsentgelte nach den in Abs. 1 bis 3 genannten Grundsätzen und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Schieneninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Zuschläge festgesetzt werden, die aber die Nutzung der Schieneninfrastruktur für Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht ausschließen dürfen, die mindestens die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zuzüglich einer marktgerechten Rendite decken können.

(5) Die Benützungsentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsleistungen gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Benützungsentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsleistungen verursachten Kosten in Beziehung bleiben.

(6) Ausgehend von den genannten Grundsätzen sind für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Benützungsentgeltregeln, einschließlich gemittelter Entgeltsätze, zu erstellen, die für das Schienennetz dieses Unternehmens anzuwenden sind. In ihren Unterscheidungen für Teile des Netzes sind sie so auszugestalten, dass Diskriminierungen potenzieller Zugangsberechtigter vermieden werden, sie für gleichartige Nutzungen der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vergleichbar sind und für vergleichbare Eisenbahnverkehrsleistungen in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.

(7) Die Benützungsentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige

Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Schieneninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

Festsetzung der Benützungsentgelte

§ 68. (1) Die Benützungsentgeltregeln sind von der Zuweisungsstelle - falls diese nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Einholung dessen Vorschlages - festzusetzen.

(2) Die Benützungsentgeltregeln sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach § 67 entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(3) Auf Grundlage der Benützungsentgeltregeln hat die Zuweisungsstelle jeweils das für einen begehrten Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich der Zurverfügungstellung des Mindestzugangspaketes zu entrichtende Benützungsentgelt festzusetzen.

Verhandlungen über die Höhe des Benützungsentgeltes

§ 68a. Verhandlungen zwischen Zugangsberechtigten und der Zuweisungsstelle über die Höhe des zu entrichtenden Benützungsentgeltes sind nur zulässig, wenn sie unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH geführt werden.

Einhebung der Benützungsentgelte

§ 69. (1) Der Zugangsberechtigte hat das für den Zugang festgesetzte Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten.

(2) Allfällige Benützungsentgeltnachlässe dürfen sich nur auf Benützungsentgelte beziehen, die nur für einen bestimmten Abschnitt der Schieneninfrastruktur erhoben werden und die auf die eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen sind, wobei bereits bei der Festsetzung des eingehobenen Benützungsentgelts berücksichtigte Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden dürfen.

(3) Über Abs. 2 hinaus können für eine einzelne Art von Eisenbahnverkehrsleistungen zeitlich begrenzte Benützungsentgeltnachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsleistungen oder zur Förderung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden, wenn diese Nachlässe im Wege der Schienennetz-Nutzungsbedingungen allen Zugangsberechtigten zugänglich sind.

Sonstige Entgelte

§ 70. (1) Die für sonstige nötige Leistungen nach § 58 Abs. 2 bis 4 für den Zugang zur Schieneninfrastruktur zu entrichtenden Entgelte sind nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes zu ermitteln.

(2) Die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung zu stellende Leistungen nach § 58 Abs. 2 bis 4 hat die

Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Für die Höhe des Entgelts für Serviceleistungen ist die Wettbewerbssituation auf dem Schienenverkehrsmarkt zu berücksichtigen. Werden Zusatzleistungen oder sonstige Nebenleistungen nur von einem Unternehmen angeboten, so muss das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung bleiben, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges.

(3) Entgelte für von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellende Serviceleistungen sind von diesem Unternehmen mit dem Zugangsberechtigten zu vereinbaren.

4. Abschnitt

Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht

Rechtsform

§ 70a. (1) Die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat, ausgenommen im Falle des Abs. 2, in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat. Sofern ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt, haben die Zuweisungsstellen Verträge mit den Zugangsberechtigten im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen.

(2) Die Zuweisung von Zugtrassen an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner Schieneninfrastruktur und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, die das integrierte Eisenbahnunternehmen hierfür erbringt, hat in Form einer von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen unterfertigten Urkunde zu erfolgen, welche sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängenden Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

(3) Die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit der Zurverfügungstellung der Serviceleistungen zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

Behandlung von Zuweisungs- und Leistungsbegehren

§ 71. (1) Jede Zuweisungsstelle hat ein schriftliches Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu prüfen und Verhandlungen zu führen; ist die Zuweisungsstelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, ist letzteres in die Verhandlungen einzubinden. Das gleiche gilt sinngemäß für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf an dieses gerichtete schriftliche Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen.

(2) Richtet sich ein Begehren auf die Zuweisung von Zugtrassen auf Schieneninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist dieses vom Zugangsberechtigten bei einer Zuweisungsstelle seiner Wahl einzubringen. Diese Zuweisungsstelle ist verpflichtet, bei den anderen betroffenen Zuweisungsstellen im Auftrag des

Zugangsberechtigten die Zuweisung der notwendigen Zugtrassen zu begehren.

(3) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der Begehrenseinbringungsfrist, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens einen Monat nach Abschluss eines solchen Verfahrens zu entscheiden. Alle anderen Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen sind innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind von der Zuweisungsstelle und an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen spätestens einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Bundesgesetzes entweder in der im § 70a vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle

§ 72. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Zuweisungsstelle abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten binnen einem Monat ab Ablauf der Begehrenseinbringungsfrist, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens einen Monat nach Abschluss eines solchen Verfahrens und im Falle, dass die Zuweisung von Zugtrassen nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle nicht zustande, oder wurde die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen. Die Beschwerde hat wahlweise

1. einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Zugtrasse samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder
2. einen Antrag auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder
3. einen Antrag auf Feststellung, dass die Zuweisung der begehrten Zugtrasse entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht an den beschwerdeführenden, sondern an einen anderen Zugangsberechtigten erfolgt ist,

zu enthalten.

(2) Die Zuweisungsstelle, an die das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen, insbesondere den Schriftverkehr mit sämtlichen betroffenen Zuweisungsstellen, binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde

mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt.

(5) Der Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, ist stattzugeben, wenn die vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrte Zugtrasse noch keinem anderen Zugangsberechtigten zugewiesen worden ist und die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zuweisung der begehrten Zugtrasse vorliegen; in diesem Fall hat die Zuweisung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten Zugtrasse durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Zugtrassen ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Der Beschwerde, mit der die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen stattzugeben; in diesem Fall hat die Zurverfügungstellung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten sonstigen Leistungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(7) Die Beschwerde, mit der die Feststellung beantragt wird, dass die Zuweisung der begehrten Zugtrasse entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht an den beschwerdeführenden, sondern an einen anderen Zugangsberechtigten erfolgt ist, ist zutreffendenfalls in der Form zu erledigen, dass der die Beschwerde erledigende Bescheid die Feststellung zu enthalten hat, dass die Zuweisung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrten Zugtrasse an den anderen Zugangsberechtigten entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes erfolgt ist.

(8) Ein gemäß Abs. 5 und 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder einer zeitlich späteren Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und der Zuweisungsstelle nicht entgegen.

Beschwerde gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 73. (1) Wird das an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren von Zugangsberechtigten auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Zugangsberechtigten längstens binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, an das das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb

einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt.

(5) Der Beschwerde, mit der die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen stattzugeben; in diesem Fall hat die Zurverfügungstellung der vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten beehrten Serviceleistungen durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(6) Ein gemäß Abs. 5 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines Vertrages über die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht entgegen.

Vorlage von Verträgen und Urkunden

§ 73a. (1) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss oder Urkundenerstellung der Schienen-Control GmbH vorzulegen. Die abgeschlossenen Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen sind im Falle des § 62 Abs. 2 auch dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen.

(2) Abs. 1 erster Satz gilt auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf Verträge über die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen.

Wettbewerbsaufsicht

§ 74. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen

1. einer Zuweisungsstelle hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt und hinsichtlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder
2. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Zurverfügungstellung von Serviceleistungen einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder
3. diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Auskunftspflichten

§ 74a. (1) Die Zuweisungsstellen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie diesen und den von ihnen Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihnen zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren.

(2) Die Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control GmbH den jeweils geltenden Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen innerhalb eines Monats nach Erstellung des Netzfahrplanes vorzulegen. Die Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben darüber hinaus die Schienen-Control GmbH rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Schieneninfrastruktur zu unterrichten.

Zwangsmaßnahmen

§ 75. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen schriftlichen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 72 Abs. 5 und 6 oder § 73 Abs. 5 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so darf die Schienen-Control GmbH mit Bescheid die zur Ermöglichung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur oder der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen erforderlichen Maßnahmen verfügen.

7. Teil

Regulierungsbehörden

1. Hauptstück

Schienen-Control GmbH

Gründung der Schienen-Control GmbH

§ 76. (1) Zur Wahrung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben wird eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 726 728 Euro gegründet. Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Sie ist nicht gewinnorientiert.

(2) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung führt die Firma "Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung" (Schienen-Control GmbH). Ihre Anteile sind zu 100% dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte für den Bund obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Kapitalerhöhungen zuzustimmen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dafür Sorge zu tragen, dass dem Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH auch ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen angehört.

(5) Das Stammkapital für die Gründung der Gesellschaft ist beim

bundesfinanzgesetzlichen Ansatz 1/65133 im Jahr 1999 zu budgetieren.

Aufgaben der Schienen-Control GmbH

§ 77. (1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 5. und 6. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53e, 61, 68a und 75) folgende Aufgaben:

1. die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am österreichischen Schienenverkehrsmarkt;
2. die Überwachung der Wahrung der Bereitstellungs- und Vorlagepflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sonstiger Eisenbahnunternehmen und der Zuweisungsstellen;
3. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3);
4. ein Informationsaustausch über ihre Entscheidungen und die der Schienen-Control Kommission mit entsprechenden ausländischen Regulierungsstellen.

(2) Im Rahmen der Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission hat die Schienen-Control GmbH dieser alle mitteilungspflichtigen Akte zur Kenntnis zu bringen.

(3) Die Schienen-Control GmbH kann zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben mit Bescheid Anordnungen erlassen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Zusammenhang mit seinen Zuständigkeiten im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen die Schienen-Control GmbH mit der Durchführung vorbereitender Aufgaben und der Erstellung von Gutachten beauftragen.

(5) Die Schienen-Control GmbH hat alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen.

(6) Die Organe und die Bediensteten der Schienen-Control GmbH sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Verfahrensvorschrift, Instanzenzug

§ 78. (1) Die Schienen-Control GmbH wendet im Verwaltungsverfahren das AVG an, sofern dieses Bundesgesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH ist die Berufung an die Schienen-Control Kommission zulässig.

Aufsicht

§ 79. (1) Unbeschadet der Rechte der Generalversammlung gemäß dem Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL. Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes der Schienen-Control GmbH begründete Weisungen in schriftlicher Form erteilen.

(3) Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß Abs. 2 nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt. § 16 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL. Nr. 58/1906, wird dadurch nicht berührt.

Aufwand der Schienen-Control GmbH

§ 80. (1) Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen ist ein jährlicher Finanzplan vorzulegen. Der für die Erfüllung der der Schienen-Control GmbH durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben notwendige Personal- und Sachaufwand, der im Rahmen ihrer Geschäftsführungsaufgabe gemäß § 81 Abs. 3 auch den bei der Schienen-Control Kommission anfallenden Personal- und Sachaufwand miteinschließt, ist aus Kostenbeiträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu decken, soweit sie Zugang auf von § 56 erfasster Schieneninfrastruktur ausüben. Diese Kostenbeiträge sind ihnen von der Schienen-Control GmbH pro Kalenderjahr mit Bescheid vorzuschreiben und von dieser einzuheben.

(2) Die Höhe dieser Kostenbeiträge hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung zu regeln, wobei von den Grundsätzen einer pauschalierten anteiligen Anlastung entsprechend der Inanspruchnahme der Schieneninfrastruktur und der Begrenzung der Höhe nach nach dem für die Erfüllung der Aufgaben bei wirtschaftlicher, zweckmäßiger und sparsamer Gebarung notwendigen Aufwand auszugehen ist. In dieser Verordnung kann auch die Art und das Ausmaß der Vorschreibung von Vorauszahlungen für die laufende Benützung der Schieneninfrastruktur während eines Kalenderjahres geregelt werden.

2. Hauptstück Schienen-Control Kommission

Einrichtung der Schienen-Control Kommission

§ 81. (1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 5. und 6. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 53c, 53f, 64 Abs. 5, 65e Abs. 4, 72, 73 und 74) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 53e Abs. 2, 61 Abs. 2, 75 Abs. 2, 77 Abs. 3 und 80 Abs. 1 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5, 68 und 73 AVG.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen des Vorsitzenden oder des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitgliedes gebunden.

Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission

§ 82. (1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitglieds an dessen Stelle. Der Vorsitzende und dessen Ersatzmitglied, die dem Richterstand anzugehören haben, werden vom Bundesminister für Justiz bestellt. Die übrigen Mitglieder und deren Ersatzmitglieder, die Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens sein müssen, werden über Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von der Bundesregierung bestellt.

(2) Der Schienen-Control Kommission dürfen nicht angehören:

1. Mitglieder der Bundesregierung oder einer Landesregierung sowie Staatssekretäre;
2. Personen, die in einem rechtlichen oder faktischen

Naheverhältnis zu jenen stehen, die eine Tätigkeit der Schienen-Control Kommission in Anspruch nehmen;

3. Personen, die zum Nationalrat nicht wählbar sind.

(3) Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission und ihre Ersatzmitglieder werden für eine Amtsdauer von fünf Jahren berufen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw. ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestellungsdauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestellungsdauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes;
2. wegen Ablaufes der Bestellungsdauer;
3. wegen Verzichts;
4. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied bzw. Ersatzmitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;
5. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, dass das Mitglied bzw. Ersatzmitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;
6. für den Vorsitzenden bzw. dessen Ersatzmitglied wegen Ausscheidens aus dem Richterstand.

(5) Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind entsprechend Art. 20 Abs. 3 B-VG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Beschlussfassung und Geschäftsordnung

§ 83. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission werden mit Stimmenmehrheit gefasst; Stimmenthaltung ist unzulässig. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Die Schienen-Control Kommission hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluss der Erlassung verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

Verfahrensvorschrift, Instanzenzug

§ 84. Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das AVG, insbesondere auch dessen Bestimmungen für das Verfahren vor den unabhängigen Verwaltungssenaten, anzuwenden. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist zulässig.

Kosten und Entschädigung der Mitglieder

§ 85. Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Schienen-Control Kommission zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalisierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

Interoperabilität

1. Hauptstück
Interoperabilität - Hochgeschwindigkeitsbahnsystem1. Abschnitt
Allgemeines

Zweck

§ 86. Zweck der Bestimmungen dieses Hauptstückes ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Anwendungsbereich

§ 87. Dieses Hauptstück ist auf das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem anzuwenden.

Österreichisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

§ 88. Zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gehören:

1. Hauptbahnen oder Teile derselben, die eigens
 - a) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge gebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge im Allgemeinen mit einer Mindestgeschwindigkeit von 250 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen,
 - b) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Geschwindigkeit von rund 200 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen, oder
 - c) für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden und die auf Grund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestaltung oder der städtischen Umgebung ergebenden Notwendigkeiten von spezifischer Beschaffenheit sind und auf denen die Geschwindigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge im Einzelfall festgelegt werden muss;
2. Fahrbetriebsmittel, die so ausgelegt sind, dass sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:
 - a) bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten oder zu bauenden Hauptbahnen, wobei es möglich sein muss, in geeigneten Fällen eine Geschwindigkeit von mehr als 300 km/h zu erzielen,
 - b) bei rund 200 km/h auf eigens ausgebauten oder auszubauenden bestehenden Hauptbahnen,
 - c) bei der jeweils höchsten Geschwindigkeit auf den in Z 1 lit. c angeführten Hauptbahnen.

Interoperabilität

§ 89. Unter Interoperabilität versteht man die Tauglichkeit des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen, die den spezifizierten Leistungskennwerten entsprechen.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 90. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man Spezifikationen, die für ein Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten.

Benannte Stellen

§ 91. (1) Benannte Stellen sind für die in diesem Hauptstück vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. auf Grund des Akkreditierungsgesetzes, BGBl. Nr. 468/1992, heranzuziehende akkreditierte Stellen oder
2. heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

(2) Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit hat jene akkreditierten Stellen, die zur Durchführung von Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie zur Durchführung von EG-Prüfverfahren für Teilsysteme akkreditiert sind, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Bekanntgabe des Umfangs der Akkreditierung mitzuteilen.

Grundlegende Anforderungen

§ 92. Die grundlegenden Anforderungen sind jene Bedingungen, die das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems angeführt sind.

2. Abschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 93. Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems direkt oder indirekt abhängt.

In-Verkehr-Bringen

§ 94. (1) Es dürfen nur solche Interoperabilitätskomponenten in den inländischen Verkehr gebracht werden, die die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Dies gilt nicht für Interoperabilitätskomponenten, die anderwärtig oder für andere als im § 88 Z 1 angeführte Schienenbahnen verwendet werden. Als In-Verkehr-Bringen gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung, der Verschrottung, ihrer Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung.

(2) Beeinträchtigt eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung (§ 96) vorliegt, die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der

grundlegenden Anforderungen, so hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung ein Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit Komponenten der gleichen Type zu erlassen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 der Europäischen Kommission unter Angabe der der Erlassung einer solchen Verordnung zugrunde liegenden Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere anzuführen ist, ob die betreffende Interoperabilitätskomponente deshalb nicht konform ist, weil

1. die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden,
2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen (§ 20 Z 16 Bundesvergabegesetz 2002, BGBl. I Nr. 99/2002 - BVergG) nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder
3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(4) Die Verordnung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufzuheben, wenn die Europäische Kommission der Republik Österreich mitteilt, dass sie das Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit dieser Interoperabilitätskomponente für unbegründet hält.

(5) Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das In-Verkehr-Bringen von und den freien Warenverkehr mit Interoperabilitätskomponenten nach Abs. 1 und 2 obliegt der Bezirksverwaltungsbehörde. Die Organe der Bezirksverwaltungsbehörde sind in Ausübung dieser Überwachung befugt, Geschäfts- und Betriebsräume sowie dem Geschäft und Betrieb dienende Grundstücke, in oder auf denen Interoperabilitätskomponenten hergestellt werden, zum Zwecke des In-Verkehr-Bringens lagern oder ausgestellt sind, zu den Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten, die Interoperabilitätskomponenten zu besichtigen und zu prüfen.

Feststellung der Konformität

§ 95. (1) Sofern einschlägige europäische Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG) vorliegen, ist die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

- (2) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so ist
1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) festzustellen und hat
 2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVergG) vorzulegen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Fundstellen der für die Feststellung der Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen heranzuziehenden österreichischen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden, und ein Verzeichnis der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen gemäß Abs. 2 Z 2 im Internet zu veröffentlichen.

EG-Erklärung

§ 96. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen

einschließlich der europäischen Spezifikationen, sofern solche existieren, anzuwenden; liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, und liegt auch keine europäische Spezifikation vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.

(2) Wenn dies in der TSI vorgeschrieben ist, ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente von der benannten Stelle zu bewerten, die der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter beauftragt haben.

(3) Hat eine Interoperabilitätskomponente auch noch anderen Anforderungen, die in anderen in Umsetzung von Gemeinschaftsrichtlinien ergangenen Bundesgesetzen normiert sind, zu entsprechen, muss aus der EG-Erklärung auch die Erfüllung dieser anderen Anforderungen ersichtlich sein.

(4) Haben der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter entgegen Abs. 1 keine EG-Erklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Erklärung nicht dem Abs. 3, gehen die Verpflichtungen der Abs. 1 bis 3 auf denjenigen über, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

(5) Das Vorliegen einer EG-Erklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung, dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

Unrichtige EG-Erklärung

§ 97. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung vorliegt, als nicht konform, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid die betreffende EG-Erklärung für ungültig zu erklären. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Maßnahme der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

3. Abschnitt Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 98. Unter Teilsystemen versteht man die Unterteilung des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in strukturelle oder funktionale Teilsysteme gemäß Anhang II der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 99. (1) Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende TSI vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, so ist

1. eine Baugenehmigung, eine Genehmigung nach § 36 und eine Betriebsbewilligung für ein strukturelles Teilsystem zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass es unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften den grundlegenden Anforderungen entspricht und hat

2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 100. (1) Im Zuge folgender Vorhaben hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmte TSI, auch solche für Fahrbetriebsmittel, mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. Vorhaben zum Bau neuer oder zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden;
2. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand dieser Hauptbahn sich von den entsprechenden Werten auf dem größten Teil der europäischen Schienenbahnen unterscheiden und die betreffende Hauptbahn keine direkte Verbindung zu dem in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebundenen Hochgeschwindigkeitsnetz eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union darstellt;
3. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Folgendes durchzuführen:

1. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 1 hat er die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten, ihr den Entwicklungsstand des Vorhabens mitzuteilen und eine Unterlage zu übermitteln, in der aufgeführt sind:
 - a) die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen;
 - b) die Maßnahmen, welche bei Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt sind;
 - c) die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme.
2. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 2 hat er die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr eine Unterlage zu übermitteln, in der aufgeführt sind:
 - a) die TSI oder Teile davon betreffend den oder die genannten materiellen Eckwerte, die nicht angewendet werden sollen;
 - b) die Maßnahmen, die bei der Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt sind;
 - c) die Übergangsmaßnahmen zur Gewährleistung der Betriebskompatibilität;
 - d) die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme.
3. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 3 hat er im Ermittlungsverfahren die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr eine Unterlage zu übermitteln, in der die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen, aufgeführt sind. Vor Bescheiderlassung ist die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

EG-Prüferklärung

§ 101. (1) Für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die

anzuwenden ist, ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat, auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken.

(2) Die benannte Stelle hat alle technischen Unterlagen zu erstellen, die einer EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen enthalten:

1. alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems;
2. gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten;
3. Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung.

(3) Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht.

(4) Eine Betriebsbewilligung für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass eine diesem Bundesgesetz entsprechende EG-Prüferklärung für dieses Teilsystem der Behörde vorgelegt wird.

EG-Prüfung

§ 102. Auf die EG-Prüfung ist Anhang VI der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems anzuwenden.

2. Hauptstück Interoperabilität - konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem

1. Abschnitt Allgemeines

Zweck

§ 103. Zweck der Bestimmungen dieses Hauptstückes ist die Sicherstellung der Interoperabilität des konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem.

Konventionelles österreichisches Eisenbahnsystem

§ 104. Zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören:

1. Nebenbahnen und vom Geltungsbereich des 1. Hauptstückes nicht erfasste Hauptbahnen, soweit diese Schienenbahnen in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. Nr. L 228 vom 9.09.1996 S 1) oder jeder Aktualisierung dieser Entscheidung auf Grund der nach Artikel 21 dieser Leitlinien vorgesehenen Überprüfung angeführt sind;
2. Fahrbetriebsmittel, die für den Fahrbetrieb auf dem gesamten konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem oder einem oder mehreren Teilen desselben geeignet sind.

Interoperabilität

§ 105. Unter Interoperabilität versteht man die Tauglichkeit des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für die dazu gehörenden Haupt- und Nebenbahnen erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 106. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten.

Umrüstung

§ 107. Unter Umrüstung versteht man eine umfangreiche Änderung eines Teilsystems oder von Teilen desselben.

Erneuerung

§ 108. Unter Erneuerung versteht man umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder von Teilen desselben.

Benannte Stellen

§ 109. (1) Benannte Stellen sind für die in diesem Hauptstück vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes, BGBl. Nr. 468/1992, heranzuziehende akkreditierte Stellen oder
2. heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. Nr. L 110 vom 20.04.2001 S 1, im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

(2) Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit hat jene akkreditierten Stellen, die zur Durchführung von Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie zur Durchführung von EG-Prüfverfahren für Teilsysteme akkreditiert sind, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Bekanntgabe des Umfangs der Akkreditierung und der ihnen von der Europäischen Kommission zugeteilten Kennnummer mitzuteilen.

Grundlegende Anforderungen

§ 110. Die grundlegenden Anforderungen sind jene Bedingungen, die das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems angeführt sind.

Bereitstellung von Daten

§ 111. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dem mit der Ausarbeitung der TSI beauftragten Gremium (Art. 2

lit. h der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems) alle Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um diesem Gremium bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung jeder TSI die Berücksichtigung aller absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstelle zwischen ihnen mit dem Ziel zu ermöglichen, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

2. Abschnitt Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 112. Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Unter Komponenten sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.

In-Verkehr-Bringen

§ 113. (1) Es dürfen nur solche Interoperabilitätskomponenten in den inländischen Verkehr gebracht werden, die die Verwirklichung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Dies gilt nicht für Interoperabilitätskomponenten, die anderwärtig oder für andere als im § 104 Z 1 angeführte Schienenbahnen verwendet werden. Als In-Verkehr-Bringen gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung, der Verschrottung, ihrer Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung.

(2) Beeinträchtigt eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung (§ 115) vorliegt, die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen, so hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung ein Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit Komponenten der gleichen Type zu erlassen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 der Europäischen Kommission unter Angabe der der Erlassung einer solchen Verordnung zugrunde liegenden Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere anzuführen ist, ob die betreffende Interoperabilitätskomponente deshalb nicht konform ist, weil

1. die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden,
2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVergG) nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder
3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(4) Die Verordnung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufzuheben, wenn die Europäische Kommission der Republik Österreich mitteilt, dass sie das Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit dieser Interoperabilitätskomponente für unbegründet hält.

(5) Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das In-Verkehr-Bringen von und den freien Warenverkehr mit Interoperabilitätskomponenten nach Abs. 1 und 2 obliegt der Bezirksverwaltungsbehörde. Die Organe der Bezirksverwaltungsbehörde sind in Ausübung dieser Überwachung befugt, Geschäfts- und

Betriebsräume sowie dem Geschäft und Betrieb dienende Grundstücke, in oder auf denen Interoperabilitätskomponenten hergestellt werden, zum Zwecke des In-Verkehr-Bringens lagern oder ausgestellt sind, zu den Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten, die Interoperabilitätskomponenten zu besichtigen und zu prüfen.

Feststellung der Konformität

§ 114. (1) Die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls ihre Gebrauchstauglichkeit sind anhand der von der TSI vorgesehenen Bedingungen, einschließlich der europäischen Spezifikationen (§ 20 Z 16 BVerGG), sofern solche existieren, festzustellen.

(2) Ist eine TSI für nicht anwendbar erklärt oder liegen vor Erlassung einer TSI keine europäischen Spezifikationen vor, so ist

1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVerGG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVerGG) festzustellen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen Normen (§ 20 Z 21 BVerGG) und technischen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVerGG) vorzulegen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Fundstellen der für die Feststellung der Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen heranzuziehenden österreichischen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden, und ein Verzeichnis der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen gemäß Abs. 2 Z 2 im Internet zu veröffentlichen.

EG-Erklärung

§ 115. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen, einschließlich der europäischen Spezifikationen, sofern solche existieren, anzuwenden; liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, und liegt auch keine europäische Spezifikation vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.

(2) Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente ist von der benannten Stelle zu bewerten, die der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter beauftragt haben.

(3) Hat eine Interoperabilitätskomponente auch noch anderen Anforderungen, die in anderen in Umsetzung von Gemeinschaftsrichtlinien ergangenen Bundesgesetzen normiert sind, zu entsprechen, muss aus der EG-Erklärung auch die Erfüllung dieser anderen Anforderungen ersichtlich sein.

(4) Haben der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter entgegen Abs. 1 keine EG-Erklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Erklärung nicht dem Abs. 3, gehen die Verpflichtungen der Abs. 1 bis 3 auf denjenigen über, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

(5) Das Vorliegen einer EG-Erklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung,

dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

Unrichtige EG-Erklärung

§ 116. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung vorliegt, als nicht konform, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid die betreffende EG-Erklärung für ungültig zu erklären. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Maßnahme der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

3. Abschnitt Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 117. Unter Teilsystemen versteht man die Unterteilung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems in strukturelle oder funktionale Teilsysteme gemäß Anhang II der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 118. (1) Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende TSI vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, so ist

1. eine Baugenehmigung, eine Genehmigung nach § 36 und eine Betriebsbewilligung für ein strukturelles Teilsystem zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass es unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften den grundlegenden Anforderungen entspricht und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 119. (1) In folgenden Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmte TSI, auch solche für Fahrbetriebsmittel, mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. bei Vorhaben zum Bau neuer oder zur Umrüstung bestehender Haupt- oder Nebenbahnen, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung bestehender Haupt- oder Nebenbahnen, wenn die TSI für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung Werte vorsehen, die mit den entsprechenden Werten dieser bestehenden Haupt- oder Nebenbahnen unvereinbar sind;

3. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung, oder Umrüstung einer bestehenden Haupt- oder Nebenbahn, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde oder die Kohärenz mit anderen Schienenbahnen beeinträchtigt werden würde;
4. bei Vorhaben zur raschen Wiederherstellung einer durch Unfall oder einer durch Naturkatastrophe zerstörten oder beschädigten Haupt- oder Nebenbahn, wenn die Bedingungen hierfür eine teilweise oder vollständige Anwendung der TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben;
5. bei Fahrbetriebsmitteln mit Herkunft aus Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, oder bei solchen Fahrbetriebsmitteln, die in solchen Staaten eingesetzt werden, und eine Spurweite aufweisen, die einen Einsatz auf Haupt- oder Nebenbahnen unmöglich machen.

(2) In all den im Abs. 1 angeführten Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Ermittlungsverfahren die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr eine Unterlage zu übermitteln, in der die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen, sowie die entsprechenden anzuwendenden Spezifikationen aufgeführt sind. In den im Abs. 1 Z 2, 3 und 5 angeführten Fällen ist vor Bescheiderlassung die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

EG-Prüferklärung

§ 120. (1) Für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems zu entsprechen hat, auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen; soweit solche Informationen existieren, hat diese Prüfung auf Grundlage der in der jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

(2) Die benannte Stelle hat alle technischen Unterlagen zu erstellen, die einer EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen enthalten:

1. alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems;
2. gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten;
3. Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung.

(3) Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht.

(4) Eine Betriebsbewilligung für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass eine diesem Bundesgesetz entsprechende EG-Prüferklärung für dieses Teilsystem der Behörde vorgelegt wird.

EG-Prüfung

§ 121. Auf die EG-Prüfung ist Anhang VI der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems anzuwenden.

3. Hauptstück Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister

Inhalt der Register

§ 122. Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für ihre unter das erste und zweite Hauptstück fallenden Hauptbahnen, Nebenbahnen und Fahrbetriebsmittel ein Infrastrukturregister und ein Fahrbetriebsmittelregister zu erstellen. In diesen Registern sind für das jeweilige Teilsystem oder Teilen davon die Hauptmerkmale und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen darzustellen. Weiters haben die Register die Angaben zu enthalten, deren Darstellung in den TSI hiefür vorgeschrieben sind.

Veröffentlichung der Register

§ 123. Die Infrastrukturregister und Fahrbetriebsmittelregister sind von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen im Internet zu veröffentlichen und im Jahresabstand zu aktualisieren. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind unentgeltlich zwei Ausfertigungen dieser Register sowie deren jährliche Aktualisierung vorzulegen. Eine Ausfertigung dieser Register sowie der jährlichen Aktualisierung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem im § 111 genannten Gremium zu übermitteln.

9. Teil Schlussbestimmungen

1. Hauptstück Strafen, Verwalterbestellung

§ 124. (1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund der §§ 46 und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern im folgenden nichts anderes bestimmt ist, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen.

(2) Organe oder Bedienstete des Eisenbahnunternehmens, die trotz wiederholter Ermahnung den Bestimmungen der §§ 20 bis 27 und 37 oder den Bestimmungen der gemäß §§ 19 Abs. 4 und 46 erlassenen Verordnungen zuwiderhandeln oder die die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehenden behördlichen Anordnungen nicht befolgen, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind hiefür von der Behörde (§ 12) mit Geld bis zu 2 180 Euro oder mit Arrest bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

(3) Zuwiderhandlungen gegen die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen sind mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen. Ist eine Person bereits einmal wegen einer derartigen Zuwiderhandlung bestraft worden, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Arreststrafe bis zu zwei Wochen verhängt werden; ist eine solche Person bereits zweimal bestraft worden, so können Geld- und Arreststrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe ist in diesen Fällen aber

nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um die betreffende Person von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten.

(4) Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften gemäß Abs. 3, die sich ausschließlich auf im Verlaufe von Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) angelegte schienengleiche Bahnübergänge beziehen, sind im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser zu bestrafen.

(5) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor:

1. wenn durch die Tat Sachschaden an Sicherungseinrichtungen oder Verkehrszeichen an schienengleichen Bahnübergängen entstanden ist, sofern die nächste Bahndienststelle oder die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle hievon ohne unnötigen Aufschub und unter Bekanntgabe der Identität der Beteiligten verständigt wurde;
2. wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(6) Die Bundespolizeidirektion und die Organe der Bundespolizei haben an der Vollziehung der §§ 39 Abs. 1, 42, 43 Abs. 1 und 7, 44 sowie der auf Grund des § 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften und des Art. IX Abs. 1 Z 5 EGVG mitzuwirken durch

1. Vorbeugungsmaßnahmen gegen drohende Verwaltungsübertretungen;
2. Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, wie insbesondere die Festnahme und Vorführung von auf frischer Tat betretenen Personen (§ 45 Abs. 3, §§ 35 und 36 VStG), die Festsetzung und Einhebung einer vorläufigen Sicherheit (§ 37a VStG) und die Erstattung von Anzeigen;
3. die Ahndung von Verwaltungsübertretungen mit Organstrafverfügungen bis zu einem Höchstbetrag von 36 Euro (§ 50 VStG).

§ 125. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist hierfür von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer

1. eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt, oder
2. Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die hierfür erforderliche Verkehrsgenehmigung, erforderliche Verkehrskonzession oder ohne eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erbringt.

§ 126. (1) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, sonstiges Eisenbahnunternehmen oder Zuweisungsstelle

1. gegen die im § 74a vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft, Einschau, Vorlage oder Unterrichtung verstößt oder
2. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leistet.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonstiges Eisenbahnunternehmen der Vorlagepflicht nach § 53c Abs. 2 oder der nach § 53d nicht nachkommt.

(3) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als integriertes Eisenbahnunternehmen die Bestimmungen über das Rechnungswesen im § 55 Abs. 2 nicht beachtet.

(4) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht nachkommt,
 2. entgegen § 59 Abs. 2 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellt oder die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control GmbH vorlegt,
 3. entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellt,
 4. entgegen § 61 Abs. 3 ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen der Schienen-Control GmbH nicht innerhalb eines Monats ab Ausstellung vorlegt,
 5. entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt oder überträgt,
 6. entgegen § 65c Abs. 2 die Kapazitätsanalyse nicht durchführt, oder
 7. entgegen § 65e Abs. 1 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zur Kenntnisnahme vorlegt.
- (5) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahnverkehrsunternehmen
1. entgegen § 59a Abs. 2 die allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellt oder allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control GmbH vorlegt,
 2. entgegen § 63 Abs. 2 zugewiesene Zugtrassen überträgt oder auf einer zugewiesenen Zugtrasse eine andere Art von Eisenbahnverkehrsleistung erbringt als die, für die ihm von der Zuweisungsstelle diese Zugtrasse zugewiesen worden ist, oder
 3. der Vorlagepflicht nach § 73a Abs. 2 nicht nachkommt.
- (6) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Zuweisungsstelle
1. der Vorlagepflicht nach § 64 Abs. 5 nicht nachkommt,
 2. entgegen § 68a Verhandlungen über die Höhe des zu entrichtenden Benützungsentgeltes nicht unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH führt, oder
 3. entgegen § 73a Abs. 1 der Vorlagepflicht nicht nachkommt.
- (7) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 36 000 Euro zu bestrafen, wer
1. als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonstiges Eisenbahnunternehmen, trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 53c Abs. 5 faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung verhindert,
 2. als Eisenbahninfrastrukturunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 72 Abs. 5 und 6 faktisch den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen verhindert, oder
 3. als Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 73 Abs. 5 faktisch die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen verhindert.

§ 127. (1) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfall mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 94 Abs. 1 oder § 113 Abs. 1 eine

Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,

2. einer Verordnung nach § 94 Abs. 2 oder § 113 Abs. 2 zuwider handelt, oder
3. entgegen § 94 Abs. 5 oder § 113 Abs. 5 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfall bis zu 10 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen

1. entgegen § 122 kein dieser Bestimmung entsprechendes Infrastruktur- oder Fahrzeugregister erstellt, veröffentlicht oder jährlich aktualisiert, oder
2. entgegen § 123 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein dem § 122 entsprechendes Infrastruktur- oder Fahrzeugregister oder dessen jährlich vorzunehmende Aktualisierung nicht in zweifacher Ausfertigung vorlegt.

§ 128. (1) Wenn der Konzessionsinhaber, ein Betriebsunternehmer oder der verantwortliche Betriebsleiter eines zum Bau und zum Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehenden behördlichen Anordnungen beharrlich missachtet, kann die Behörde einen Verwalter bestellen.

(2) Der von der Behörde bestellte Verwalter ist zu allen gerichtlichen und außergerichtlichen Geschäften und Rechtshandlungen befugt, die zur ordentlichen Verwaltung der Eisenbahn gehören. Insbesondere kann er alle Handlungen vornehmen, die erforderlich sind, um die Eisenbahn nach den Rechtsvorschriften und den Bestimmungen der Konzession ordnungsgemäß zu betreiben und zu erhalten. Er untersteht der Eisenbahnaufsicht im gleichen Umfang wie das Eisenbahnunternehmen.

(3) Die Kosten der Verwaltung sind vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Bestellung eines Verwalters schließt die Verhängung von Strafen nicht aus. Die Verwaltung ist aufzuheben, wenn eine ordentliche Verwaltung durch die Organe des Eisenbahnunternehmens gewährleistet ist.

2. Hauptstück

Verhältnis zu anderen und Aufhebung von Rechtsvorschriften

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

§ 130. (1) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

(2) Die in anderen Rechtsvorschriften enthaltenen Bestimmungen, die die Beförderung von Personen und Gütern regeln, sowie die, die für Eisenbahnanlagen eine Genehmigung durch andere Behörden oder eine Beteiligung anderer Behörden beim eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren vorsehen, bleiben unberührt.

(3) Die Bestimmung des § 27 des Verwaltungsgerichtshofgesetzes 1952, BGBl. Nr. 96, wird durch die Bestimmung des § 17 Abs. 6 nicht berührt.

(4) Die Bestimmung des § 21 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, die Straßenpolizeivorschriften und die Bestimmung des § 1 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1955, BGBl. Nr. 223, bleiben unberührt.

(5) Die über die Sperrstunde, den Ladenschluss, die Sonn- und Feiertagsruhe sowie über die Arbeitszeit geltenden Rechtsvorschriften werden durch die Bestimmungen des § 50 nicht berührt.

(6) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

(7) Die Aufgaben und Befugnisse des

Verkehrs-Arbeitsinspektorates nach dem Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion, insbesondere die Überwachung der Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, erstrecken sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland, insoweit Tätigkeiten nach diesem Bundesgesetz in Österreich ausgeübt werden.

(8) Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG;
3. Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;
5. Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

(9) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems verwiesen wird, sind diese in der im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 235 vom 17. September 1996, Seiten 16 bis 23, veröffentlichten Fassung anzuwenden.

(10) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems verwiesen wird, sind diese in der im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 110 vom 20.04.2001, Seiten 14 bis 25 veröffentlichten Fassung anzuwenden.

Aufhebung von Rechtsvorschriften

§ 131. Folgende Rechtsvorschriften treten - soweit sie noch in Geltung stehen - außer Kraft:

I.

1. Das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939, Deutsches RGBL. I S. 1205,
2. der Erlass des Führers und Reichskanzlers zur Änderung des Reichsbahngesetzes vom 7. November 1939, Deutsches RGBL. I S. 2179,
3. der Erlass des Führers über den Beirat der Deutschen Reichsbahn vom 12. Dezember 1942, Deutsches RGBL. I S. 705,
4. die Verordnung über die Verwaltung von Schulden der Deutschen Reichsbahn vom 18. März 1940, Deutsches RGBL. I S. 518,
5. die Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in ein Reichsbahnschuldbuch vom 5. April 1940, Deutsches RGBL. I S. 642,
6. die zweite Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch vom 9. September 1941, Deutsches RGBL. I S. 558,
7. die dritte Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch vom 19. Oktober 1943, Deutsches RGBL. I S. 580,
8. die Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn vom 23. April 1940, Deutsches RGBL. I S. 731,
9. die Verordnung über die Übertragung der Befugnis des Reichsverkehrsministers zur Inbesitznahme von Grundstücken auf die bauausführenden Reichsbahndirektionen vom 6. Mai 1940, Deutsches RGBL. I S. 742;

II.

10. die Bekanntmachung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland (**Eisenbahngesetz**) vom 30. April 1943, Deutsches RGBL. II S. 137,

11. die Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Reichsgauen der Ostmark vom 6. Februar 1941, Deutsches RGBL. I S. 74,

12. die Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Reichsgauen der Ostmark vom 10. Oktober 1941, Deutsches RGBL. I S. 628,

13. die Verordnung über die Verwaltung und den Betrieb nichtreichseigener Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Treuhänder vom 28. März 1940, Deutsches RGBL. II S. 71;

III.

14. die mit Verordnung über die Einführung einer neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928, Deutsches RGBL. II S. 541, eingeführte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in der derzeit geltenden Fassung,

15. die Verordnung über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen und ihnen gleich zu erachtenden Eisenbahnen vom 7. Juli 1942, Deutsches RGBL. II S. 289,

16. die Verordnung über die Einführung der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 10. Februar 1943, Deutsches RGBL. II S. 31,

17. die Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Juni 1943, Deutsches RGBL. II S. 285,

18. die Verordnung über die Einführung der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Juni 1943, Deutsches RGBL. II S. 321,

19. die Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Signalordnung in den Alpen- und Donau-Reichsgauen, im Reichsgau Sudetenland und in den eingegliederten Ostgebieten vom 28. April 1942, Deutsches RGBL. I S. 274,

20. die Verordnung über die Einführung der vereinfachten Eisenbahn-Signalordnung vom 15. März 1943, Deutsches RGBL. II S. 97;

IV.

21. die Verordnung über die Einführung der Wehrmacht-Eisenbahn-Ordnung und des Wehrmachtтарifs für Eisenbahnen im Lande Österreich vom 5. Juli 1938, Deutsches RGBL. I S. 804,

22. die Verordnung gegen missbräuchliche Inanspruchnahme der Eisenbahn vom 8. April 1940, Deutsches RGBL. I S. 624,

23. die Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 19. September 1939, Deutsches RGBL. I S. 1851,

24. die Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 5. November 1940, Deutsches RGBL. I S. 1473,

25. die zweite Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr (Verordnung über die Entladung und Abfuhr von Waren) vom 30. Dezember 1940, Deutsches RGBL. 1941 I S. 15;

V.

26. die Verordnung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 20. Februar 1940, Deutsches RGBL. I S. 400,

27. die Bau- und Betriebsvorschrift für die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten

- „Hermann Göring“ vom 1. März 1940, Deutsches RGL. I S. 460,
28. die Anordnung betreffend die Ausübung der Aufsicht über die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 5. März 1940, Deutsches RGL. I S. 566,
29. die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 18. September 1941, Deutsches RGL. I S. 583,
30. die Anordnung, betreffend die Ausübung der Genehmigungshoheit über die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Berg- und Hüttenbetriebe „Hermann Göring“ und ihrer Konzernunternehmen vom 2. Dezember 1941 Deutsches RGL. I S. 796;

VI.

31. die Verordnung zur Einführung reichsrechtlicher Vorschriften über Straßenbahnen im Lande Österreich vom 29. Juni 1938, Deutsches RGL. I S. 706, und das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934, Deutsches RGL. I S. 1217, in der Fassung vom 6. Dezember 1937, Deutsches RGL. I S. 1319, sowie die hiezu ergangene Durchführungsverordnung vom 26. März 1935, Deutsches RGL. I S. 473,
32. die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab -) vom 13. November 1937, Deutsches RGL. I S. 1247, samt Ausführungsbestimmungen;

VII.

33. das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939, Deutsches RGL. I S. 1211,
34. die Verordnung über die Einführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland vom 13. Juli 1940, Deutsches RGL. I S. 988,
35. die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 5. Juli 1939, Deutsches RGL. I S. 1215 und
36. die zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 30. August 1941, Deutsches RGL. I S. 546.

3. Hauptstück

Übergangsbestimmungen, Vollziehung, In-Kraft-Treten,
Außer-Kraft-Treten

Übergangsbestimmungen zu den Bundesgesetzen BGBl. Nr. 60/1957,
BGBl. I Nr. 151/2001 und BGBl. I Nr. 67/2002

- § 132. (1) Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuss der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen.
(2) Die auf Grund dieses Bundesgesetzes zu erlassenden Verordnungen finden unter der Voraussetzung, dass die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gewahrt ist, auf bereits bestehende Eisenbahnen nur insofern Anwendung, als die hiedurch bedingten Änderungen keine unverhältnismäßig hohen Kosten verursachen.
(3) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)
(4) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)
(5) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 anhängige Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.
(6) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 38/2004)

Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. I Nr. 38/2004

§ 133. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in diesen Konzessionen ausgewiesenen Eisenbahnen.

(2) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen, deren Berechtigungsumfang über die Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt-, oder Vorortverkehr auf der von der Konzession erfassten Eisenbahn hinaus geht, berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession jeweils ausgewiesenen Eisenbahnen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nicht vor Ablauf der Frist entschieden, erstreckt sie sich um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrsgenehmigung, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 entschieden wurde, längstens innerhalb des weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrsgenehmigung, eingeschränkt auf den in der Konzession ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(3) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen, deren Berechtigungsumfang über die Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt-, oder Vorortverkehr auf der von der Konzession erfassten Eisenbahn nicht hinaus geht, berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession jeweils ausgewiesenen Eisenbahnen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrskonzession, eingeschränkt auf den in der Konzession ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(4) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 verliehene Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die nur zur Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder nur zur Erbringung von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens berechtigen, berechtigen die Konzessionsinhaber nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zur Erbringung im

Umfang der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnverkehrsleistungen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrskonzession, eingeschränkt auf den in der Konzession nach § 17 Abs. 2a ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(5) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 verliehene Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens berechtigen, die über Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder über Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr hinaus gehen, jedoch nicht zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf allen österreichischen Hauptbahnen berechtigen, berechtigen die Konzessionsinhaber nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 zur Erbringung im Umfang der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnverkehrsleistungen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei im Falle der Beantragung einer Verkehrskonzession Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrsgenehmigung, eingeschränkt auf den in der Konzession nach § 17 Abs. 2a ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(6) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 erlassene Bescheide, mit denen Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf allen österreichischen Hauptbahnen berechtigen, verliehen wurden, sind ohne Durchführung von Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17b vorliegen, von Amts wegen unter Berücksichtigung etwaiger in diesen Bescheiden ausgewiesener Einschränkungen auf die Erbringung einer bestimmten Art von Eisenbahnverkehrsleistungen innerhalb einer Frist von drei Monaten ab diesem Zeitpunkt als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen. Bis zu dieser Neuerlassung gelten die Konzessionsinhaber als Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Konzession ist einer Verkehrsgenehmigung gleichzuhalten. Der Pflicht nach § 17h Abs. 1 ist erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab der nach Verleihung der vorangeführten Konzession erfolgten Betriebseröffnung und vor Ablauf dieses Fünfjahreszeitraumes nachzukommen.

(7) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 erlassene Bescheide, mit denen Europakonzessionen verliehen wurden, sind ohne Durchführung von Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17b vorliegen, von Amts wegen unter Berücksichtigung etwaiger in diesen Bescheiden ausgewiesener Einschränkungen auf die Erbringung

einer bestimmten Art von Eisenbahnverkehrsleistungen und unter Entfall der in diesen gemäß § 17a Abs. 2 erster Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 festgelegten Zeiträume innerhalb einer Frist von drei Monaten ab diesem Zeitpunkt als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen. Bis zu dieser Neuerlassung gelten die Konzessionsinhaber als Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Europakonzession ist einer Verkehrsgenehmigung gleichzuhalten. Der Pflicht nach § 17h Abs. 1 ist erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab der nach Verleihung der Europakonzession erfolgten Betriebseröffnung und vor Ablauf dieses Fünfjahreszeitraumes nachzukommen.

(8) Vor dem Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach § 17 Abs. 2a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 eingebrachte Anträge um Verleihung der Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen können von den Antragstellern innerhalb eines Monats ab In-Kraft-Treten des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17a vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17l vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrskonzession umgewandelt werden.

(9) Vor dem Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebrachte Anträge um Verleihung der Europakonzession können von den Antragstellern innerhalb eines Monats ab In-Kraft-Treten des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17a vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung umgewandelt werden.

(10) § 57 Z 2 bis 4 und § 58 sind auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur anzuwenden, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist.

(11) Bis zum Ablauf des 15. März 2008 ist § 57 Z 4 mit der Maßgabe anzuwenden, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für sonstige grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr nur auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhanges I der Richtlinie 91/440/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG zugangsberechtigt sind.

Vollziehung

§ 134. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 135. (1) § 10a, § 14 Abs. 6 erster Satz, § 17 Abs. 2, § 22 Abs. 1 letzter Satz, § 28, § 30 lit. b, § 52 Abs. 1, die §§ 54 bis 75 samt Überschriften, die §§ 77 bis 85 samt Überschriften, § 88, § 91 Abs. 7 und 8, § 93 Abs. 4 und § 96 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 166/1999 sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 54 bis 61 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

(2) Die §§ 24 bis 24g treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.

(3) § 12 Abs. 1 bis 3, § 13 Abs. 1 bis 3, § 15 samt Überschrift, § 16, § 17 Abs. 1, § 19 Abs. 1, § 26 Abs. 5, § 37 Abs. 3, § 43

Abs. 7, § 48, § 49 Abs. 1 und 2, § 51 Abs. 1, § 52 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und § 93 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 treten drei Monate nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 folgenden Monatsersten in Kraft. Gleichzeitig treten § 26 Abs. 2 und § 33 vierter und fünfter Satz außer Kraft. § 31 Abs. 1 bis 4 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2001 außer Kraft. § 86 Abs. 1 bis 3 und 6 Z 3, § 87 und § 88 Abs. 1 bis 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 treten mit 1. Jänner 2002 in Kraft.

(4) § 26 Abs. 5, § 30 lit. b, Abschnitt IVb (§§ 86 bis 102), § 106, § 109 Abs. 8 und 9 sowie § 111 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 67/2002 sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 86 bis 96 treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 67/2002 folgenden Monatsersten in Kraft.

(5) Der 5. Teil (§§ 53a bis 53f samt Überschriften), der 6. Teil (§§ 54 bis 75 samt Überschriften), § 77 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und das zweite sowie das dritte Hauptstück des 8. Teiles (§§ 103 bis 123 samt Überschriften), § 125, § 126, § 127 und § 130 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 folgenden Monatsersten in Kraft. Mit dem In-Kraft-Treten des § 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 38/2004 tritt die Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, außer Kraft.