

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]

ABSCHNITT I.

Begriffsbestimmungen.

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

I. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

1. Haupt- und Nebenbahnen,
2. Straßenbahnen,
3. Haupt- und Kleinseilbahnen;

II. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

1. Anschlußbahnen,
2. Materialbahnen und Materialeilbahnen.

§ 1a. (1) Eisenbahnunternehmen werden im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen unterschieden in:

1. Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
die dem Bau und Betrieb von Schieneninfrastruktur dienen,
darüber verfügungsberechtigt sind und sie zur Benützung zwecks
Eisenbahnverkehrs bereithalten;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen,
die dem Eisenbahnverkehr auf Eisenbahnanlagen von
Eisenbahninfrastrukturunternehmen dienen und die selbst die
Traktion sicherstellen.

Eisenbahnunternehmen können Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sowohl
Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch
Eisenbahnverkehrsunternehmen (integrierte Eisenbahnunternehmen)
sein; in letzterem Falle beziehen sich die in diesem Bundesgesetz

- a) für Eisenbahninfrastrukturunternehmen statuierten Rechte und
Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als
Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die
- b) für Eisenbahnverkehrsunternehmen statuierten Rechte und
Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als
Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(2) Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von
mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht
auf den Regionalverkehr beschränkt ist und deren Sitz in
verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von
Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum

liegt, zum Zweck der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten.

(3) Regionalverkehr sind jene Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

§ 2. Öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt und zur Beförderung nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und Beförderungsbedingungen verpflichtet sind (öffentlicher Verkehr).

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

§ 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 Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr - insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr - zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen.

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

§ 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, Schwebbahnen 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.

§ 6. (1) Haupt- und Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte durch Seile oder ähnliche Fördermittel bewegte Verkehrseinrichtungen.

(2) Als Hauptseilbahnen gelten

1. Standseilbahnen, deren Fahrbetriebsmittel auf, unter oder neben festen Führungen fahren;
2. Seilschwebbahnen, deren geschlossene Fahrbetriebsmittel mit einem oder mehreren Seilen betrieblich lösbar oder nicht lösbar verbunden sind (Pendelbahnen, Umlaufbahnen und dergleichen);
3. Seilschwebbahnen mit offenen Fahrbetriebsmitteln, die mit einem oder mehreren Seilen betrieblich lösbar verbunden sind (Sesselbahnen).

(3) Als Kleinseilbahnen gelten

1. Seilschwebbahnen mit offenen Fahrbetriebsmitteln, die mit dem Seil betrieblich nicht lösbar verbunden sind (Sessellifte);
2. Sessellifte, die im Winter als Schlepplifte betrieben werden (Kombilifte);
3. Beförderungseinrichtungen, bei denen die Fahrbetriebsmittel auf dem Boden nicht spurgebunden durch ein Seil fortbewegt werden, sowie Rückholanlagen von Sommerrodelbahnen (Schräglifte).

(4) Nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes fallen:

1. Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern oder anderen Sportgeräten auf dem Boden gleitenden oder fahrenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schlepplifte);
2. spurgebundene, durch Seile bewegte Anlagen, die Beförderungszwecken innerhalb von Bauwerken dienen.

§ 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.

§ 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialeilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.

§ 9. Auf Materialbahnen und Materialeilbahnen 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.

§ 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.

§ 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.

ABSCHNITT II.

Für alle Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

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 Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft einzuholen.

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen und Materialeilbahnen 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. Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 3;
4. Materialbahnen und Materialeilbahnen 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. Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 2;
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen;
5. die Verleihung von Europakonzessionen.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 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. zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten.

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 Wissenschaft und Verkehr kann zu den Sitzungen der Organe eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens behandelt werden, einen Staatskommissär entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat.

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 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.

ABSCHNITT III.

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

Genehmigungen.

§ 14. (1) Zum Bau und zum Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist, soweit in den Abs. 2 und 3 nichts anderes bestimmt wird, die Konzession, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.

(2) Zum Bau, einschließlich Ausbau und Erhaltung, und zum Betrieb bundeseigener Eisenbahnstrecken oder -streckenteile bedarf es keiner Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen; auf solche Eisenbahnen sind die Bestimmungen der §§ 17, 30 und 31 nicht anzuwenden.

(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 öffentliche Wirtschaft und Verkehr 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 Österreich bedarf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich einer Konzession nach § 17 Abs. 2a. Für die Inanspruchnahme von Zugangsrechten in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum bedarf ein Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich einer Europakonzession nach § 17a.

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte

Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen, die für die Ausübung der Zugangsrechte (Abschnitt IVa) erforderlich sind und inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten. Darüber hinaus können ausländische Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen - soweit hierfür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen - auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrundeliegenden 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. Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur (§§ 56 ff) darzustellen.

(2a) Für eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen ist im Antrag der Bereich der angestrebten Verkehrsleistungen darzustellen; beizugeben sind Unterlagen über die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung, insbesondere hinsichtlich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit.

(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. Die Entscheidung über den Verlängerungsantrag hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bei heimfallspflichtigen Bahnen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen zu treffen.

Europakonzession

§ 17a. (1) Die Verleihung einer Europakonzession ist bei der Behörde zu beantragen. Die Europakonzession ist zu verleihen, wenn der Antragsteller die Erfüllung der gemäß § 17 Abs. 2a zu belegenden Voraussetzungen sowie die Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte nachweisen kann, und wenn keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit vorliegen.

(2) In der Konzession sind eine angemessene Betriebseröffnungsfrist sowie Zeiträume von jeweils höchstens fünf Jahren festzusetzen, vor deren Ablauf der Behörde das Fortbestehen der Voraussetzungen nach Abs. 1 nachzuweisen ist. Bei Wegfall der Änderung der Voraussetzungen für die Konzessionsverleihung hat die Behörde die Konzession zu entziehen oder entsprechend

einzuschränken.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat, insoweit dies zur Wahrung von Zugangsmodalitäten nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung und zur Umsetzung der Richtlinie 95/18 des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. Nr. L 143 vom 27. Juni 1995, S 70) notwendig ist, durch Verordnung die näheren Bestimmungen über die mit dem Antrag vorzulegenden Unterlagen und die zu erfüllenden Voraussetzungen sowie deren Überprüfungen zu treffen.

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 Zugehørs 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 Umfanges 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 Zugehørs 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) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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.

§ 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.

§ 22. (1) Das Eisenbahnunternehmen bzw. das

Eisenbahnverkehrsunternehmen hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr auf Grund von Tarifen, und im Personenverkehr auch von Fahrplänen, anzubieten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Eisenbahnverkehrs anzubieten und zur Verfügung zu stellen. Für die Benützung nach § 56 ist auf Grundlage der allgemeinen Kriterien (§ 67) zu regeln, wie das konkrete Benützungsentgelt festgesetzt wird.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat die Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne, unter Einbeziehung der durchgehenden Verbindungen gemäß § 23, sowie der Regelungen für die Festsetzung des Benützungsentgeltes rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten auf seine Kosten zu veranlassen.

(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 hiedurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(4) Für die Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten auch die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes.

(5) Die Tarife der Straßenbahnen und Seilbahnen 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 1990, BGBl. Nr. 305, kann die Behörde jederzeit die zur Erfüllung des Einsatzzweckes unbedingt notwendigen Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen.

§ 23. Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern haben die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen eine direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif im Vereinbarungsweg einzurichten.

§ 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.

§ 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 § 103 Abs. 2, nichtig.

§ 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.

§ 28. Die Behörde hat Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27, 45 und 55 obliegenden 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 bestandenen 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.

Erlöschen der Konzession.

§ 30. Die Konzession erlischt:

- a) mit Zeitablauf;
- b) bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (§ 17 Abs. 4 und § 17a Abs. 2), durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung (§ 29 Abs. 2) oder bei Konzessionsentzug (§ 17a Abs. 2 und § 108);
- c) mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

§ 31. (1) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 151/2001)

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

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

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

(5) Der Bund kann durch das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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 Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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 öffentliche Wirtschaft und Verkehr 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, hat das Eisenbahnunternehmen 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 Bahnhofsgrenze 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) Bei Seilbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung von zwölf Meter beiderseits des äußeren Seilstranges bei den Berg- und Talstationen innerhalb der Bahngrundgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(4) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 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 das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft einen entsprechend geringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmens 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 und den Verkehrsträgern
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen
und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

(3) Falls es das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 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
Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Sachverständigenkommission, deren Geschäftsführung der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH obliegt, 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 öffentliche Wirtschaft und Verkehr 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 öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann

zwecks möglicher 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 Bahnbenutzer bestimmt sind.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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 Bahnbenutzer erforderlich ist.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 finden auf Straßen- und Seilbahnunternehmen keine Anwendung; jedoch können Maßnahmen gemäß Abs. 2 auch hinsichtlich der auf dem Bahngrund von Seilbahnunternehmen befindlichen Gast- und Schankgewerbebetriebe, die zur Deckung der Bedürfnisse der Bahnbenutzer bestimmt sind, getroffen werden.

ABSCHNITT IV.

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 Eisenbahnteilungsgesetzes 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 Eisenbahnaufsichtsansprüche 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 und Materialeilbahnen 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.

Abschnitt IVa

Regulierung des Schienenverkehrsmarktes

1. Teil

Zweck

§ 54. Zweck der Bestimmungen dieses Abschnittes 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 Nebenbahnen,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zugangsberechtigte,
4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und
5. durch die gegenseitige Verknüpfung der Schienenbahnen zu gewährleisten.

Anschluß und Mitbenützung

§ 55. (1) Das 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 zu gestatten.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat außerdem Unternehmen, die Fahrbetriebsmittel erzeugen, die Mitbenützung der Schieneninfrastruktur für eine behördlich genehmigte Erprobung von Fahrbetriebsmitteln gegen Kostenersatz zu gestatten; diese

Unternehmen haben hierbei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.

Zugang zur Schieneninfrastruktur

§ 56. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Zugangsberechtigten (§ 57) den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- oder Nebenbahnen gegen Benützungsentgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

Zugangsberechtigte

§ 57. Der Zugang zur Schieneninfrastruktur nach § 56 ist zu gestatten:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- bzw. Nebenbahnen berechtigt sind;
2. internationalen Gruppierungen
 - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
 - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im

Güterverkehr, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils der Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich zu Anlagen in dem anderen Staat gestattet wird;

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.

Leistungen und Anlagen, die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur notwendig sind

§ 58. (1) Zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen haben die Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit den Zugangsberechtigten auch jene sonstigen Leistungen und Anlagen (über die Schieneninfrastruktur hinaus) diskriminierungsfrei gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt insoweit zur Verfügung zu stellen, als dies für die Ausübung der Zugangsrechte durch die Zugangsberechtigten in einer dem technischen Stand des Eisenbahnwesens entsprechenden Art und Weise und zu wettbewerbsfähigen wirtschaftlichen Bedingungen notwendig ist. Dazu zählen insbesondere

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist,
2. im Güterverkehr die Mitbenützung der für den allgemeinen Verkehr bestimmten Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (Terminals),
3. die Zurverfügungstellung der Traktionsenergie,

4. die Zurverfügungstellung jener Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist, wobei Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse des Eisenbahnunternehmens gewahrt bleiben müssen.

(2) Abs. 1 gilt zugunsten von Zugangsberechtigten mit Sitz in einem anderen Staat nur, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils diese Leistungen und Anlagen für Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich in dem anderen Staat zur Verfügung gestellt werden.

Allgemeine Geschäftsbedingungen

§ 59.(1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen durch Zugangsberechtigte (§ 57) und für die Zurverfügungstellung der sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) haben die betreffenden Eisenbahnunternehmen allgemeine Geschäftsbedingungen zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang gestatten und unter denen sie diese sonstigen Leistungen und Anlagen zur Verfügung stellen. Diese allgemeinen Geschäftsbedingungen haben alle wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(2) Die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie deren Änderungen bedürfen der Genehmigung durch die Schienen-Control Kommission; diese ist zu erteilen, wenn die allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen den Bestimmungen dieses Abschnittes nicht entgegen stehen.

(3) Die betreffenden Eisenbahnunternehmen haben die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie deren Änderungen unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten

§ 60. Für die Ausübung von Zugangsrechten durch Zugangsberechtigte sind erforderlich:

1. der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 14 Abs. 5 oder 6) für die betreffenden Verkehrsleistungen;
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 61);
3. der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen;
4. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte (§ 57).

Sicherheitsbescheinigung

§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten (§ 57) 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 wurde. 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 (§ 57) oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens 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) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verpflichtet, Standardsicherheitsbescheinigungen für alle seine Strecken auszustellen, in denen die Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf diesen Strecken festgelegt sind.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Standardsicherheitsbescheinigungen sowie deren Änderungen der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

Zuweisungsstelle

§ 62. Die Wahrnehmung der Aufgaben der Zuweisungsstelle, welche die Zuweisung von Fahrwegkapazität vornimmt, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen für seine Schieneninfrastruktur. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann aber auch eine

Vereinbarung mit einer anderen Zuweisungsstelle treffen, welche die Aufgaben in seinem Namen wahrnimmt; dies bedarf der Zustimmung der Behörde, die zu erteilen ist, wenn dadurch der Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen für Zugangsberechtigte nicht erheblich erschwert wird.

Trennung von Unternehmensbereichen

§ 63. (1) Integrierte Eisenbahnunternehmen haben im Rechnungswesen die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrwegbetreiber einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen auszuweisen; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

(2) Integrierte Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf Stadt-, Vororte- oder Regionalverkehr beschränkt ist, haben überdies die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrwegbetreiber einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren.

Behandlung von Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren

§ 64. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur zu erledigen; dabei sind gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste nach Artikel 4 der Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (ABl. Nr. L 143 vom 27. 6. 1995, S 75) vorrangig zu berücksichtigen und ist auf sonstige im öffentlichen Interesse gebotene Systemverkehre angemessen Bedacht zu nehmen.

Reservierungskosten

§ 65. (1) Zugangsberechtigte, die auf der ihnen zugewiesenen

Zugtrasse ihr Zugangsrecht auf Grund von Umständen, die sie selbst zu vertreten haben, nicht ausüben, haben jedenfalls an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kosten in angemessener Höhe für die Reservierung dieser zugewiesenen Zugtrasse zu entrichten, wenn die Zuweisung dieser Zugtrasse dazu geführt hat, daß ein anderer an der Ausübung des Zugangsrechtes auf dieser Zugtrasse interessierter Zugangsberechtigter diese Zugtrasse nicht zugewiesen erhalten hat. Dies gilt nicht, wenn auf dieser reservierten Zugtrasse ein Zugangsrecht durch einen Zugangsberechtigten ausgeübt wird.

(2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist berechtigt, Verträge mit Zugangsberechtigten über den Zugang zu seiner Schieneninfrastruktur zu kündigen, wenn der Zugangsberechtigte innerhalb der letzten drei Monate sein Zugangsrecht auf zugewiesenen Zugtrassen auf Grund von Umständen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat.

Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes

§ 66. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist berechtigt, vom Zugangsberechtigten den Erlag einer angemessenen Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes vorschußweise zu verlangen.

(2) Auf Antrag des Zugangsberechtigten hat die Schienen-Control Kommission darüber zu entscheiden, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen geforderte Anzahlung angemessen ist.

Benützungsentgelt

§ 67. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur hat der Zugangsberechtigte ein Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten. Für die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt Abs. 2.

(2) Das Benützungsentgelt ist insbesondere nach Art und Zeit der Verkehrsleistungen, Art einschließlich Nutzung und Abnutzung der Schieneninfrastruktur sowie Marktlage festzusetzen, wobei für gleichartige Verkehrsleistungen auf demselben Markt keine Ungleichbehandlung erfolgen darf. Für Leistungen nach Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 kann eine globale Vereinbarung über die zu zahlenden Benützungsentgelte getroffen werden.

(3) Nähere Bestimmungen über die weitere Ausgestaltung der Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes sind - nach Anhörung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH - durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen, soweit dies jeweils insbesondere zur Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (ABl. Nr. L 143 vom 27. 6. 1995, S 75) sowie zur Berücksichtigung der öffentlichen Interessen notwendig ist.

Verhandlungspflicht

§ 68. (1) Jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Zugangsberechtigten auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen zu prüfen.

(2) Richtet sich ein Begehren gemäß Abs. 1 auf die Zuweisung von Zugtrassen auf Schieneninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist dieses bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzubringen, auf dessen Schieneninfrastruktur sich der Anfangspunkt der Zugtrasse befindet. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichtet unverzüglich alle betroffenen Zuweisungsstellen, die binnen einem Monat zum Begehren Stellung nehmen.

(3) Zugangsberechtigte dürfen sich selbst unmittelbar mit den

anderen betroffenen Zuweisungsstellen in Verbindung setzen. Davon haben sie das für die Zuweisung zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu unterrichten.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entscheidet über das Begehren in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber zwei Monate nach Einlangen des schriftlichen Begehrens. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, daß erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Gesetzes entweder durch Abschluß eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder ist mit schriftlicher Begründung abzulehnen.

(5) Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten auf Abschluß eines Vertrages über den Anschluß oder die Mitbenützung und ein schriftliches Begehren von Zugangsberechtigten auf Abschluß eines Vertrages über die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) zu prüfen. Die Entscheidung über das Begehren hat entweder durch Abschluß eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder ist mit schriftlicher Begründung abzulehnen.

(6) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die von ihm benötigten Leistungen dem Zugangsberechtigten (§ 57) transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodaß der Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen braucht, die er für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigt. § 65 Abs. 2 gilt sinngemäß.

Anrufung der Schienen-Control Kommission durch Zugangsberechtigte

§ 69. (1) Wird das Begehren von Zugangsberechtigten (§ 57) auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen abgelehnt oder kommt ein solcher Vertrag in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Zugangsberechtigten binnen zwei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Text des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, an das 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 zu übermitteln.

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

(4) Hinsichtlich der Zuweisung von Zugtrassen hat die Schienen-Control Kommission nach Anhörung des für die Zuweisung zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens 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. Der Bescheid ersetzt den Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen; er hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen zwischen dem beschwerdeführenden Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht entgegen.

Mangel aktuell verfügbarer Zugtrassen

§ 70. Ist die begehrte Zuweisung von Zugtrassen mangels aktuell verfügbarer Zugtrassen nicht möglich, ist dieses Begehren vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bei dem das ursprüngliche Begehren eingebracht wurde, bei der nächsten Fahrplan- oder sonstigen Änderung neuerlich zu behandeln, wenn der Zugangsberechtigte dies ausdrücklich verlangt. Die Termine dieser Änderungen sind den interessierten Zugangsberechtigten bekanntzugeben.

Anrufung der Schienen-Control Kommission bezüglich Anschluß- und Mitbenützungsrechte sowie sonstigen Leistungen und Anlagen

§ 71. (1) Wird das Begehren von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten (§ 55) auf Abschluß eines Vertrages über den Anschluß oder die Mitbenützung oder das Begehren von Zugangsberechtigten über den Abschluß eines Vertrages über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen (§ 58) abgelehnt oder kommt ein solcher Vertrag in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluß-, Mitbenützungs- oder Zugangsberechtigten längstens binnen drei Monaten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluß-, Mitbenützungs- oder Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Text 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 zu übermitteln.

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

(4) Hinsichtlich des Anschlusses und der Mitbenützung sowie der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) hat die Schienen-Control Kommission nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens und der Anschluß-, Mitbenützungs- oder Zugangsberechtigten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Der Bescheid ersetzt den Abschluß eines Vertrages über den Anschluß, die Mitbenützung oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58); er hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluß eines Vertrages über den Anschluß, die Mitbenützung oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) zwischen dem beschwerdeführenden Anschluß-, Mitbenützungs- oder Zugangsberechtigten und dem Eisenbahnunternehmen nicht entgegen.

Mitteilung von Verträgen

§ 72. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen zur Gänze der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

(2) Abs. 1 gilt auch für Eisenbahnunternehmen im Hinblick auf Verträge über den Anschluß, die Mitbenützung oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58).

Wettbewerbsaufsicht

§ 73. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt und die

Reservierungskosten und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich sonstiger Leistungen und Anlagen (§ 58) 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/und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn ein solches Unternehmen unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Leistungen bereitstellt, die es am Markt anbietet oder die es für seine eigenen Dienste oder für Dienste verbundener Unternehmen anbietet.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

Auskunftspflichten

§ 74. (1) Die Eisenbahnunternehmen 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control GmbH periodisch alle Fahrpläne bzw. die sonstige Trassennutzung mitzuteilen sowie die zur Nachprüfung der Plausibilität der Angaben erforderlichen Unterlagen zu übermitteln.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichten die Schienen-Control GmbH sowie das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Zugangsrechte auf dessen Schieneninfrastruktur ausübt oder sein Interesse am Zugang durch ein Begehren auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen kundgetan hat, rechtzeitig über

alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Schieneninfrastruktur, insbesondere über Fahrplanänderungen und sonstige Änderungen im Trassenmanagement.

Zwangmaßnahmen

§ 75. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 69 Abs. 4 und § 71 Abs. 4 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluß, die Mitbenützung, die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) oder den Zugang zur Schieneninfrastruktur, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden und von der Behörde zu bestimmenden 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, der Mitbenützung, der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) oder des Zuganges zur Schieneninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen verfügen.

Beachte

Euroumstellung per 1. Jänner 2002.

2. Teil

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 Wissenschaft und Verkehr.

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

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr 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 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 61 und 75) folgende Aufgaben:

1. die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am einschlägigen Verkehrsmarkt;
2. die Überwachung der Wahrung der Bereitstellungs- und Mitteilungspflichten der Eisenbahnunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
3. die Verpflichtung zur Abgabe einer Stellungnahme zu den von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 61 Abs. 4 mitgeteilten Standardsicherheitsbescheinigungen;
4. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3).

(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 Wissenschaft und Verkehr 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, RGBI. Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH der Aufsicht des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr.

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

(3) Dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen

Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr 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. Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen, und sie hat dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan vorzulegen. Der für die Erfüllung der der Schienen-Control GmbH durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben notwendige Personal- und Sachaufwand ist aus Kostenbeiträgen von den Schieneninfrastrukturnutzern zu decken. Die Höhe dieser Beiträge hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr 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.

3. Teil

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 1. Teil

dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 59 Abs. 2, 66 Abs. 2, 69, 71 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 61 Abs. 2, 75 Abs. 2 und 77 Abs. 3 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 Wissenschaft und Verkehr 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 Bestelldauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestelldauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes;
2. wegen Ablaufes der Bestelldauer;
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 Stimmengleichheit 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 Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Schienen-Control Kommission zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

Abschnitt IVb

Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

1. Unterabschnitt

Allgemeines

Zweck

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

Anwendungsbereich

§ 87. Abschnitt IVb 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 für ein Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen; die TSI werden im Auftrag der Europäischen Kommission von einem Gremium im Sinne des Art. 2 lit. h der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ausgearbeitet, in dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Industrieunternehmen vertreten sind.

Benannte Stellen

§ 91. (1) Benannte Stellen sind für die im Abschnitt IVb 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 Umfanges 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. Unterabschnitt

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 (§ 15 Z 21 Bundesvergabegesetz, BGBl. I Nr. 56/1997 - 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 (§ 15 Z 21 BVerG) 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 (§ 15 Z 17 BVerG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 BVerG) 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 (§ 15 Z 17 BVerG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 BVerG) 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 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. Unterabschnitt 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 TSI vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor, so ist

1. die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen technischen Vorschriften zu prüfen 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 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.

EG-Prüfung

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

ABSCHNITT V.

Strafen, Verwalterbestellung.

§ 103. (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 hierfür 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 Bundesgendarmerie 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).

§ 104. Wer eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Behörde (§ 12) mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu bestrafen.

§ 105. (1) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu bestrafen, wenn sie

- a) entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht nachkommen,
- b) entgegen § 59 Abs. 3 die allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen;
- c) entgegen § 59 Abs. 3 die allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht mitteilen,
- d) entgegen § 63 die Verpflichtung zur Trennung der Unternehmensbereiche nicht beachten,
- e) der Übermittlungspflicht nach § 71 Abs. 2 nicht nachkommen,

- f) entgegen § 72 Abs. 2 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
- g) gegen Auskunftspflichten des § 74 Abs. 1 verstoßen und keine
Einschau in Aufzeichnungen und Bücher gewähren, oder
- h) einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht
Folge leisten.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine
Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft
und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu bestrafen, wenn
sie

- a) entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung
nicht binnen 14 Tagen ausstellen,
- b) entgegen § 61 Abs. 3 der Verpflichtung zur Ausstellung von
Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht
nachkommen,
- c) entgegen § 61 Abs. 4 Standardsicherheitsbescheinigungen für
ihre Strecken nicht mitteilen,
- d) der Übermittlungspflicht nach § 69 Abs. 2 nicht nachkommen,
- e) gegen die Verpflichtung zur Berücksichtigung eines Begehrens
gemäß § 70 verstoßen,
- f) entgegen § 72 Abs. 1 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
- g) entgegen § 74 Abs. 2 der Mitteilungs- und Übermittlungspflicht
nicht nachkommen,
- h) der Informationspflicht gemäß § 74 Abs. 3 nicht nachkommen,
oder
- i) einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht
Folge leisten.

(3) Ein Eisenbahnunternehmen und ein
Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine
Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft
und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 36 336 Euro zu bestrafen,
wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines
rechtskräftigen Bescheides nach § 69 Abs. 4 und § 71 Abs. 4 faktisch

den Anschluß, die Mitbenützung, den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen verhindern.

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

§ 107. (1) Wenn der Konzessionsinhaber ein Betriebsunternehmer oder der verantwortliche Betriebsleiter des 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.

(4) Die Verwaltung ist aufzuheben, wenn eine ordentliche Verwaltung durch die Organe des Eisenbahnunternehmens gewährleistet ist.

(5) Die Bestellung eines Verwalters schließt die Verhängung von Strafen nicht aus.

§ 108. 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.

ABSCHNITT VI.

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften.

§ 109. (1) Das Gesetz vom 13. April 1920, StGBI. Nr. 180, über die Mitwirkung der Nationalversammlung an der Regelung von Eisenbahntarifen, Post-, Telegraphen- und Telephongebühren und Preisen der Monopolgegenstände sowie von Bezügen der in staatlichen Betrieben Beschäftigten, bleibt unberührt.

(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 Kraftfahrzeuggesetzes 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) Die Bestimmung des § 4 des Gesetzes vom 27. Oktober 1862, RGBl. Nr. 87, zum Schutze der persönlichen Freiheit, wird durch die Bestimmung des § 45 Abs. 3 nicht berührt.

(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;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen;
3. Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

(9) Soweit in diesem Bundesgesetzes 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.

ABSCHNITT VII.

Aufhebung von Rechtsvorschriften.

§ 110. 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 RGBI. I S. 2179,
3. der Erlaß des Führers über den Beirat der Deutschen Reichsbahn vom 12. Dezember 1942, Deutsches RGBI. I S. 705,
4. die Verordnung über die Verwaltung von Schulden der Deutschen Reichsbahn vom 18. März 1940, Deutsches RGBI. I S. 518,
5. die Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in ein Reichsbahnschuldbuch vom 5. April 1940, Deutsches RGBI. I S. 642,
6. die zweite Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch vom 9. September 1941, Deutsches RGBI. I S. 558,
7. die dritte Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch vom 19. Oktober 1943, Deutsches RGBI. I S. 580,
8. die Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn vom 23. April 1940, Deutsches RGBI. 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 RGBI. 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 RGBI. II S. 137,
11. die Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Reichsgauen der Ostmark vom 6. Februar 1941, Deutsches RGBI. I S. 74,
12. die Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher

Eisenbahnvorschriften in den Reichsgauen der Ostmark vom 10. Oktober 1941, Deutsches RGBI. I S. 628,

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

III.

14. die mit Verordnung über die Einführung einer neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928, Deutsches RGBI. 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 RGBI. II S. 289,

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

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

18. die Verordnung über die Einführung der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Juni 1943, Deutsches RGBI. 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 RGBI. I S. 274,

20. die Verordnung über die Einführung der vereinfachten Eisenbahn-Signalordnung vom 15. März 1943, Deutsches RGBI. 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 RGBI. I S. 804,
22. die Verordnung gegen mißbräuchliche Inanspruchnahme der Eisenbahn vom 8. April 1940, Deutsches RGBI. I S. 624,
23. die Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 19. September 1939, Deutsches RGBI. I S. 1851,
24. die Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 5. November 1940, Deutsches RGBI. 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 RGBI. 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 RGBI. 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 RGBI. 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 RGBI. 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 RGBI. 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 RGBl. I S. 796;

VI.

31. die Verordnung zur Einführung reichsrechtlicher Vorschriften über Straßenbahnen im Lande Österreich vom 29. Juni 1938, Deutsches RGBl. I S. 706, und das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934, Deutsches RGBl. I S. 1217, in der Fassung vom 6. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S. 1319, sowie die hiezu ergangene Durchführungsverordnung vom 26. März 1935, Deutsches RGBl. I S. 473,

32. die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab -) vom 13. November 1937, Deutsches RGBl. I S. 1247, samt Ausführungsbestimmungen;

VII.

33. das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939, Deutsches RGBl. 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 RGBl. I S. 988,

35. die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 5. Juli 1939, Deutsches RGBl. I S. 1215 und

36. die zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 30. August 1941, Deutsches RGBl. I S. 546.

ABSCHNITT VIII.

Übergangsbestimmungen.

§ 111. (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) Bundeseigene Eisenbahnen im Sinn des § 14 Abs. 2 bzw. Abs. 5 bedürfen für die Erbringung von Verkehrsleistungen in dem zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 bestehenden Umfang keiner Konzession nach § 17 Abs. 2a.

(4) Die gemäß § 24g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 ernannten Mitglieder und Ersatzmitglieder der unabhängigen Schiedsstelle gelten als gemäß § 82 ernannte Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission. Ihre Mitgliedschaft endet nach Ablauf des Jahres 2001. Bis zu diesem Zeitpunkt besteht die Schienen-Control Kommission abweichend von § 82 Abs. 1 aus einem Vorsitzenden und fünf weiteren Mitgliedern.

(5) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 151/2001 anhängige Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

(6) Abschnitt IVb dieses Bundesgesetzes ist auf die unter § 88 Z 1 fallenden Hauptbahnen oder Teile derselben, für die bereits vor dem 1. April 1999 die für die Einleitung eines Verfahrens zur Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz erforderlichen Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorgelegt worden sind oder für deren Bau oder Veränderung ein Antrag auf

Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde eingebracht worden ist, sowie für die unter § 88 Z 2 fallenden Fahrbetriebsmittel, für deren Bau oder Veränderung bereits zum Zeitpunkt des Inkraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 67/2002 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt worden ist, nicht anzuwenden.

§ 112. Bis zum Inkrafttreten gesetzlicher Vorschriften, womit die Sperrstunde und der Ladenschluß allgemein neu geregelt werden, setzt das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrslage und der Bedürfnisse der Bahnbenützer fest, innerhalb welcher Zeiten Eisenbahnnebenbetriebe offenzuhalten sind. Diese Festsetzung ist bei Gast- und Schankgewerbebetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei den übrigen Eisenbahnnebenbetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung und, wenn es sich um sonstige Eisenbahnnebenbetriebe handelt, die der Gewerbeordnung unterliegen, auch im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu treffen.

ABSCHNITT IX.

Vollziehung.

§ 113. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft betraut.

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 114. (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.