

## 948 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Ausgedruckt am 11. 12. 1997

# Regierungsvorlage

**Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Eisenbahnbeförderungsgesetz, das Bundesbahngesetz 1992 und das Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion und das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 geändert werden (Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 – EIRAG 1997)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### Artikel I

#### Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 201/1996, wird wie folgt geändert:

*1. Nach § 1 wird folgender § 1a eingefügt:*

„§ 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 sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

(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. § 4 lautet:*

„§ 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.“

*3. Dem § 12 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:*

„Er ist überdies für Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Verleihung von Europakonzessionen zuständig.“

4. § 13 Abs. 3 erster Satz lautet:

„(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann zu den Sitzungen der Organe eines Eisenbahnunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahnunternehmens behandelt werden, einen Staatskommissär entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat.“

5. § 14 Abs. 2 lautet:

„(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.“

6. Dem § 14 werden nach Abs. 4 folgende Absätze 5 und 6 angefügt:

„(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 (§§ 24a bis 24g) 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 hiefür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen – auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrundeliegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt.“

7. Im § 15 Abs. 2 lit. b wird angefügt:

„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,“

8. Im § 17 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag auch die Modalitäten für die Benützung (§§ 24a ff.) darzustellen.“

9. § 17 Abs. 2a lautet:

„(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.“

10. Nach § 17 wird folgender § 17a samt Überschrift eingefügt:

**„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.“

*11. § 21 Abs. 3 lautet:*

„(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.“

*12. In § 22 lauten Abs. 1 bis 4:*

„(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 §24a ist auf Grundlage der allgemeinen Kriterien (§ 24e) 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 hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

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

*12a. In § 22 lautet Abs. 6:*

„(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.“

*13. § 23 lautet:*

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

*14. § 24 lautet:*

„§ 24. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten zu gestatten.

(2) Ein im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen tätiges Eisenbahnunternehmen hat außerdem die Mitbenützung seiner Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für einen Zugang nach § 24a erforderlich ist, durch andere Eisenbahnunternehmen gegen Kostenersatz und nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zu gestatten.

(3) 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 hiebei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.

(4) Das Eisenbahnunternehmen hat hiezu mit den anderen Eisenbahnunternehmen bzw. Unternehmen über die Ordnung aller durch den Anschluß oder die Mitbenützung geschaffenen oder berührten Rechts-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen.

(5) Kommt eine Vereinbarung binnen angemessener Frist nicht zustande, so hat auf Antrag des Unternehmens, das den Anschluß oder die Mitbenützung begehrt, die unabhängige Schiedsstelle unter Berücksichtigung angemessener Kosten, von Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung sowie der öffentlichen Interessen zu entscheiden, auf welche Weise der Anschluß oder die Mitbenützung zu gestatten ist.“

15. Nach § 24 werden folgende Bestimmungen eingefügt:

„§ 24a. (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Benützung von Schieneninfrastruktur der Haupt- oder Nebenbahnen gegen Benützungsentgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

(2) 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.

(3) Der Zugang zur Schieneninfrastruktur nach Abs. 1 ist zu gestatten:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die für die 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.

(4) Für die Ausübung von Zugangsrechten erforderlich sind

1. der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die betreffenden Verkehrsleistungen nach den für den Sitzstaat maßgeblichen Rechtsvorschriften,
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 24b) sowie der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen und
3. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen auf Grund eines Begehrens von Unternehmen nach Abs. 3 als Zugangswerber.

(5) Eisenbahnunternehmen haben Zugangsberechtigten im Güterverkehr auch die Benützung von Terminals, soweit sie über die Schieneninfrastruktur hinausgehen, gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt zu gestatten; für Zugangsberechtigte mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nur, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils die Benützung von Terminals für Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich in dem anderen Staat gestattet wird.

§ 24b. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren des bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmens als Zugangswerber eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, wenn die Einhaltung der mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und für die vom Antrag 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 Zugangswerbers verlangen.

(2) Auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Behörde eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung festzusetzen.

Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht in der von der Behörde gesetzten Frist aus, hat über Antrag die Behörde über die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung zu entscheiden.

**§ 24c.** (1) 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. Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, haben die Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und im Rechnungswesen auszuweisen; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

(2) 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 des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten (ABl. Nr. L 143, S 75) vorrangig zu berücksichtigen und ist auf sonstige im öffentlichen Interesse gebotene Systemverkehre angemessen Bedacht zu nehmen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zuweisungsstelle ist berechtigt, vom Zugangswerber die Hinterlegung einer angemessenen Kautions oder eine vergleichbare Sicherstellung zu verlangen. Macht der Zugangswerber von einer ihm zugeteilten Zugtrasse keinen Gebrauch, so kann von der Kautions bzw. Sicherstellung ein angemessener Betrag für die Kosten der Bearbeitung und für die Mindereinnahmen auf Grund der unterbliebenen Nutzung der betreffenden Fahrwegkapazität abgezogen werden. Ansonsten wird die Kautions/Sicherstellung vollständig rückerstattet.

**§ 24d.** 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.

**§ 24e.** Nähere Bestimmungen über die weitere Ausgestaltung der allgemeinen Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes nach § 24d können – nach Anhörung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen – durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen getroffen werden, soweit dies jeweils insbesondere zur Umsetzung der Richtlinie 95/19 des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten (ABl. Nr. L 143, S 75) sowie zur Berücksichtigung der öffentlichen Interessen notwendig ist.

**§ 24f.** (1) Zugangswerber haben konkrete Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen samt erforderlichen Angaben schriftlich an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zuweisungsstelle zu richten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat diese Begehren nach den auf Grund dieses Bundesgesetzes vorgegebenen Kriterien zu behandeln und dem Zugangswerber binnen zwei Monaten ein verbindliches Angebot zu legen oder das Begehren begründet abzulehnen. Die Zuweisung ist im Wege einer Vereinbarung zu regeln. Zu vereinbaren sind auch die mit der Zuweisung verbundenen konkreten administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten des Zugangs.

(2) Richtet sich ein Begehren auf die Zuweisung einer Zugtrasse mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist es jedenfalls beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzubringen, auf dessen Schieneninfrastruktur sich der Anfangspunkt der Zugtrasse bezieht. Die betroffenen anderen Zuweisungsstellen sind unverzüglich zu unterrichten und ihre Stellungnahme einzuholen, die binnen eines Monats nach Erhalt der erforderlichen Angaben abzugeben ist; jede Zuweisungsstelle kann ein Begehren ablehnen. Die Entscheidung über die Zuweisung ist in Abstimmung mit den anderen Zuweisungsstellen zu treffen.

(3) Wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen binnen zwei Monaten nach Erhalt aller erforderlichen Angaben kein Angebot legt oder das Begehren nicht abgelehnt hat, kann der Zugangswerber Beschwerde an die Schiedsstelle (§ 24g) erheben. Die Schiedsstelle hat dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufzutragen, dem Zugangswerber binnen vier Wochen gemäß Abs. 1 ein Angebot zu legen oder das Begehren abzulehnen. Kommt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem nicht fristgerecht nach, hat die Schiedsstelle dem Zugangswerber aufzutragen, seinerseits binnen zwei Monaten ein Angebot

über die Modalitäten des begehrten Zugangs vorzulegen. Wird dem nicht nachgekommen, ist die Beschwerde zurückzuweisen. Ansonsten entscheidet die Schiedsstelle ausgehend vom Anbot des Zuweisungswerbers.

(4) Wird dem Zugangswerber ein Anbot gelegt, das aus seiner Sicht nicht den auf Grund dieses Bundesgesetzes vorgegebenen Kriterien entspricht, oder das Begehren abgelehnt, kann er dagegen Beschwerde an die Schiedsstelle erheben. Die Beschwerde hat ein begründetes Begehren zu enthalten.

(5) Entscheidungen der Schiedsstelle sind binnen zwei Monaten nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu treffen.

(6) Ist die begehrte Zuweisung von Zugtrassen mangels aktuell verfügbarer Fahrwegkapazität nicht möglich, ist dieses Begehren bei entsprechenden Fahrplan- oder sonstigen Änderungen neuerlich zu behandeln, wenn dies der Zugangswerber ausdrücklich verlangt. Die Termine dieser Änderungen sind dem Zugangswerber bekanntzugeben.

(7) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat allgemeine Geschäftsbedingungen über die Modalitäten des Zugangs aufzustellen.

**§ 24g.** (1) Beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ist eine unabhängige Schiedsstelle einzurichten; diesem obliegen die Geschäftsführungsaufgaben, und dieser hat hierfür das notwendige Personal zur Verfügung zu stellen. Der Personal- und Sachaufwand der Schiedsstelle ist vom Bund zu tragen. Bedienstete, die Geschäftsführungsaufgaben ausüben, sind im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schiedsstelle nur an die Anordnungen des Vorsitzenden der Schiedsstelle gebunden.

(2) Die Schiedsstelle besteht aus einem Vorsitzenden und fünf weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitgliedes 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 vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr bestellt.

(3) Die Mitglieder der Schiedsstelle und ihre Ersatzmitglieder werden für eine Amtsdauer von fünf Jahren berufen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw. ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestellungsdauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 2 für die restliche Bestellungsdauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

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

(5) Entscheidungen der Schiedsstelle werden mit Stimmenmehrheit gefaßt; Stimmenthaltung ist unzulässig. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Die Schiedsstelle hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluß verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

(6) Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schiedsstelle das AVG anzuwenden. Entscheidungen der Schiedsstelle unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist gegen Entscheidungen nach § 24f zulässig.

(7) Die Mitglieder 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 Schiedsstelle zu

besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.“

16. § 25 lautet:

„§ 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.“

17. Im § 26 entfällt Abs. 1.

18. Im § 26 lautet Abs. 5:

„(5) Wurden die in Abs. 2 bis 4 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 54 Abs. 2, nichtig.“

19. Im § 29 werden die Abs. 1 und 2 durch die nachfolgenden Abs. 1, 1a und 2 ersetzt:

„(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.“

20. Im § 30 lautet lit. b:

„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 § 56);“

21. Dem § 36 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(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.“

22. Nach § 54 wird folgender § 54a eingefügt:

„§ 54a. 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 100 000 S zu bestrafen.“

23. Dem § 59 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(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. .../1997 bestehenden Umfang keiner Konzession nach § 17 Abs. 2a.“

## Artikel II

### Änderung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes

Das Eisenbahnbeförderungsgesetz, BGBl. Nr. 180/1988, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 899/1993, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Erfolgt die Beförderung auf Haupt- und Nebenbahnen anderer

Eisenbahnen, so gelten diese anderen Eisenbahnen als Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Ausführung der Beförderung bedient.“

### Artikel III

#### Änderung des Bundesbahngesetzes

Das Bundesbahngesetz 1992, BGBl. Nr. 825/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 201/1996, wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 4 lautet:

„(4) Für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur ist ein Benützungsentgelt zu entrichten. Dieses Benützungsentgelt einschließlich des Kostenersatzes für die Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen durch andere Eisenbahnunternehmen (§ 24 Eisenbahngesetz 1957 in der geltenden Fassung) sind ab 1. Jänner 1998 unmittelbar an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zu zahlen; dies gilt solange, bis die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen nachgekommen ist. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf verkehrspolitische Grundsätze nach Anhörung der Österreichischen Bundesbahnen und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH auf Basis der allgemeinen Kriterien die Regelungen für die Festsetzung der konkreten Benützungsentgelte fest. Die Funktionen des Fahrwegbetreibers, die in der Zuweisung von Zugtrassen sowie dem Abschluß von Verträgen über die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen im Zusammenhang mit zugewiesenen Zugtrassen bestehen, obliegen den Österreichischen Bundesbahnen, wobei bei diesen Verträgen die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH anzuhören ist. Von den Österreichischen Bundesbahnen nicht selbst beanspruchte Zugtrassen sind der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH rechtzeitig zwecks Vermittlung anzukündigen bzw. mitzuteilen.“

### Artikel IV

2. Im § 6 Abs. 3 entfällt der letzte Satz.

#### Änderung des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion

Das Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion, BGBl. Nr. 650/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 201/1996, wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 2 Z 2 lit. a lautet:

„a) in und an der Außenseite von Fahrbetriebsmitteln im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 auf Eisenbahnanlagen, soweit diese Arbeitsstellen unmittelbar der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes, der Erprobung von Fahrbetriebsmitteln oder dem begleiteten Güterverkehr dienen,“

3. Im § 6 entfällt Abs. 5.



### **Vorblatt**

**Problem:**

Die Schienenverkehrspolitik der Europäischen Union, im konkreten die neuen Richtlinien auf diesem Sektor, lösen für Österreich einen weiteren legislatischen Anpassungsbedarf aus. Dabei geht es im wesentlichen um die Determinierung der Voraussetzungen für den erweiterten Zugang von Eisenbahnunternehmen im Schienenverkehr. Hiefür läuft eine Umsetzungsfrist bis Ende Juni 1997.

**Ziel:**

Anpassung des Eisenbahngesetzes 1957, in dem mit dem Strukturanpassungsgesetz 1996 erste Adaptionen erfolgten, an die aktuellen Richtlinien der EU.

**Inhalt:**

- Verankerung der Zugangsrechte gemäß Richtlinie 91/440/EWG.
- Normierung der Voraussetzungen für die Zulassung und Anerkennung von Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr.
- Regelung des Zuweisungsverfahrens, des Benützungsentgeltes, sowie eines Beschwerdeverfahrens.
- Ausdrückliche Einschränkungen bei den Bestimmungen über Pflichten im öffentlichen Eisenbahnverkehr (weniger Behördeneingriffe).
- Verordnungsermächtigungen für Detailumsetzungen der Richtlinien.

**Alternative:**

Keine (da Umsetzungsverpflichtung).

**Kosten:**

Gewisse Einsparungen, aber auch Mehrkosten durch neue Aufgaben bei behördlichem Vollzug; beides jeweils in geringem Umfang.

**EU/EWR-Konformität:**

Erreicht durch Umsetzungsbestimmungen.

10

948 der Beilagen

### **Erläuterungen**

#### **Allgemeiner Teil**

#### **Eisenbahnrechtsreform:**

Die bisherigen Reformvorschriften in der EU für die Eisenbahnen konzentrierten sich zum einen auf eine Neuordnung der (bisherigen) Eisenbahnunternehmen samt Abgrenzung gegenüber staatlichen Aufgaben, zum anderen auf Voraussetzungen für den Zugang anderer Eisenbahnunternehmen zum (grenzüberschreitenden) Schienenverkehr im Sinne des Wettbewerbsprinzips.

Erstere Neuordnungsgrundsätze, wie sie insbesondere in der Richtlinie 91/440/EWG aufgestellt wurden, sind in Österreich mit dem neuen Bundesbahngesetz 1992 und den damit zusammenhängenden Reformschritten bereits umgesetzt worden. Bezüglich der Neuordnung der Verantwortlichkeiten und Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Sinne der Verordnungen 1191/69 und 1893/91 ist neben dem Bundesbahngesetz auch eine Anpassung im Privatbahnunterstützungsgesetz erfolgt.

Zum anderen ist, was den Zugang und seine Voraussetzungen anlangt, eine Ausformung der Regelungen in der EU erst in den beiden aktuellen Richtlinien 95/18/EG (betreffend Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen) und 95/19/EG (betreffend Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie Berechnung von Weagentgelten) erfolgt, mit einer Umsetzungsfrist für die Mitgliedstaaten bis Ende Juni 1997. Bezüglich des Zugangs zur Schiene und seiner Voraussetzungen sind in Österreich erste legislative Maßnahmen im Rahmen des Strukturanpassungsgesetzes 1996 (Änderungen im Eisenbahngesetz und Bundesbahngesetz, Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz) getroffen worden. Eine umfassende gesetzliche Verankerung wäre aber nunmehr im Rahmen des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

Im Eisenbahngesetz 1957 wurden mit dem Strukturanpassungsgesetz 1996 bereits die getrennten Unternehmens-(bzw. Konzessions-)formen für die Eisenbahninfrastruktur einerseits und für den Eisenbahnverkehr andererseits eröffnet. Im übrigen ist das bisherige Eisenbahngesetz aber auf die Regelung des nationalen Eisenbahnwesens abgestellt und bedarf im vorliegenden Zusammenhang einer Reform.

Im Hinblick auf die bestehenden Strukturen des Eisenbahngesetzes (welches selbst keine Detailregelungen enthält), sind für Detailumsetzungen der Richtlinien Verordnungsermächtigungen vorgesehen.

#### **Kosten:**

Durch dieses Gesetzesvorhaben werden Aufgabenänderungen nur auf Bundesseite ausgelöst, nicht betreffend die anderen Gebietskörperschaften, sodaß sich für Länder und Gemeinden keine Kosten ergeben.

Für die behördliche Vollziehung des im Entwurf vorliegenden Gesetzes würden zum einen einzelne Tätigkeiten, insbesondere bei der Vorlage, Veröffentlichung und Aufsicht über Tarife und Fahrpläne, sowie bei der Genehmigung von Satzungen oder Darlehen, wegfallen. Dem stehen Mehrarbeiten durch EU-rechtlich notwendige neue Aufgaben, insbesondere für Eurokonzessionen, Anerkennungen, Entscheidungen über Sicherheitsbescheinigungen, gegenüber, wobei sich das Ausmaß erst durch das tatsächliche Interesse bzw. Antragstellen seitens der Eisenbahnverkehrswirtschaft ergeben wird.

Konkret beziffern läßt sich der Wegfall des Personalaufwandes im Ministerium für amtliche Veröffentlichungen im Ausmaß einer B-wertigen Kraft (Kosten pro Jahr zirka 300 000 S).

Zur Vollziehung zusätzlich nötig wird ein Personal- und Sachaufwand für eine unabhängige Schiedsstelle, der von der Frage abhängt, wann und in welchem Ausmaß Streitfälle an diese Instanz herangetragen werden. Neben dem Sachaufwand für die Mitglieder selbst, läßt sich ein möglicher zusätzlicher Personalaufwand für eine C-wertige Kraft (Kosten pro Jahr zirka 276 000 S) und A-wertige Kraft (Kosten pro Jahr zirka 400 000 S) beziffern; Zeitpunkt aus obigen Gründen noch ungewiß.

#### **Verfassungsrechtsgrundlage:**

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf den Kompetenztatbestand des Artikels 10 Abs. 1 Z 9 B-VG, Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen, sowie auf Artikel 10 Abs. 1 Z 6 B-VG.

#### **EU/EWR-Konformität:**

Auf die hier auch maßgebliche und unmittelbar anwendbare Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs wurde redaktionell Bedacht genommen.

Die Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bedarf im Rahmen des Eisenbahngesetzes keiner gesonderten gesetzlichen Umsetzung. Was die auch für den Eisenbahnverkehr geltenden Bestimmungen der Richtlinie 91/628/EWG idF Richtlinie 95/29/EG über den Schutz von Tieren beim Transport anlangt, ist ein gesondertes Umsetzungsgesetz vorgesehen.

Gesetzliche Umsetzungsmaßnahmen sind notwendig – und im gegenständlichen Entwurf vorgesehen – für

- Richtlinie Nr. 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (CELEX-Nr.: 391L0440)
- Richtlinie Nr. 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (CELEX-Nr.: 395L0018)
- Richtlinie Nr. 95/19/EG des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weagentgelten (CELEX-Nr.: 395L0019).

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Artikel I:**

##### **Zu Z 1 (§ 1a):**

Die gesonderte Umschreibung von Unternehmenstypen im Schienenverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen (also nicht für Straßen- und Seilbahnen sowie nicht öffentliche Bahnen) erfolgt im Zusammenhang mit den Regelungen der EU und den in den §§ 24a ff. geregelten Zugangsrechten.

Der Begriff des Eisenbahninfrastrukturunternehmens umfaßt die Funktionen „Betreiber der Infrastruktur“ nach Richtlinie 91/440 und „Fahrwegbetreiber“ nach Richtlinie 95/19. Der „Betrieb der Schieneninfrastruktur“ schließt begrifflich die in den Regelungen der EU gesondert erwähnte „Führung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme“ mit ein. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen wird nicht ein unternehmenseigener Fahrpark verlangt, sondern die Sicherstellung, dh. die Verantwortung über den Fahrpark, wobei die Verfügungsberechtigung beispielsweise auch im Wege von Leasing gegeben sein kann.

##### **Zu Z 2 (§ 4):**

Die hier getroffene Definition der Haupt- und Nebenbahnen soll die geltende Bestimmung insofern näher ausführen, als im Zusammenhang mit den getrennten Begriffen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Begriffe Haupt- und Nebenbahnen in bezug auf die Infrastruktur formuliert werden, und dadurch konkretisiert werden, daß im wesentlichen an die bestehenden Erklärungen zu Hochleistungsstrecken angeknüpft wird.

##### **Zu Z 3 (§12 Abs. 3):**

Eisenbahnunternehmen, die lediglich Eisenbahnverkehrsleistungen als Eisenbahnverkehrsunternehmen, und damit auf Haupt- und Nebenbahnen, erbringen, bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine Europakonzession für Zugangsrechte im Ausland beanspruchen, fallen nach dem System der bestehenden Kompetenzverteilung bei den Eisenbahnbehörden unter den Aufgabenbereich des Bundesministers als Eisenbahnbehörde.

##### **Zu Z 4 (§ 13 Abs. 3):**

Die – textlich adaptierte – Bestimmung über Staatskommissäre soll im Gesetz verbleiben, weil eine entsprechende Handhabung dieses spezifischen Instruments der Aufsicht keinen Eingriff in die Geschäftsführung der Unternehmensorgane bzw. keine Belastung für die Unternehmen darstellt.

##### **Zu Z 5 (§ 14):**

Die bestehende Bestimmung, daß bundeseigene Eisenbahnunternehmen global keiner Konzession bedürfen, wird auf die Infrastruktur bezogen.

Für die neuen Konzessionsformen lediglich für die Erbringung von Verkehrsleistungen, wie sie nach § 17 Abs. 2a und nach § 17a – in Durchführung der Richtlinie 95/18/EG – geregelt werden, ist eine allgemeine Konzessionspflicht vorgesehen.

##### **Zu Z 6 (§ 14 Abs. 5 und 6):**

Die in diesen Absätzen normierten Genehmigungen entsprechen den Prinzipien der Richtlinie 95/18/EG, wonach Eisenbahnverkehrsunternehmen für ihren internationalen Verkehr eine gesonderte „Genehmigung“ als Nachweis seitens des Sitzstaates benötigen. Der derzeitigen österreichischen Terminologie folgend, wird diese neue Genehmigungsform als Europakonzession unter die Konzessionen eingereiht, und zwar als besondere Form einer Verkehrskonzession (Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen).

12

948 der Beilagen

Derartige „Genehmigungen“ finden nach den Richtlinien im gesamten EU/EWR-Bereich Anerkennung; für das EisbG ist dies im § 14 Abs. 1 erster Satz enthalten.

In dem Zusammenhang mit der Regelung eisenbahnrechtlicher Bescheide über die österreichischen Grenzen hinaus erscheint eine allgemeine Bestimmung über die Anerkennung ausländischer Bescheide notwendig, um den Erfordernissen künftiger internationaler Eisenbahnverkehrsentwicklung Rechnung zu tragen. Soweit es um Entscheidungen außerhalb der Zugangsregelungen der EU geht, wird ausdrücklich ein Nachweisverfahren für einen gleichwertigen Sicherheitsstandard verlangt, damit der bestehende österreichische Standard hier nicht unterlaufen werden könnte.

**Zu Z 7 (§ 15):**

Diese Änderung ist zur Gewährleistung der Gleichbehandlung (Niederlassungsfreiheit) vorgesehen.

**Zu Z 8 und Z 9 (§ 17):**

Dem § 17 Abs. 2 mit den Konzessionserfordernissen bzw. Unterlagen für eine (volle) Eisenbahnkonzession wird angefügt, daß für Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch die Darstellung der Benützungsmodalitäten nötig ist.

Im § 17 Abs. 2a werden gesondert die Konzessionsvoraussetzungen bzw. nötigen Nachweise für (bloße) Verkehrskonzessionen geregelt.

**Zu Z 10 (§ 17a):**

Diese neue Bestimmung sieht die Festlegung der durch die Richtlinie 95/18/EG vorgegebenen spezifischen Kriterien für die Europakonzession vor, wobei einzelne ins Detail gehende Bestimmungen aus dieser Richtlinie im Wege einer Verordnungsermächtigung umgesetzt werden sollen. Dabei wird insbesondere auch die Zuverlässigkeit im Sinne der Kriterien des Artikels 6, die finanzielle Leistungsfähigkeit nach Artikel 7 und Anhang, und die fachliche Eignung im Sinne des Artikels 8 der Richtlinie 95/18/EG auszuführen sein.

Für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bereits zum Inkrafttreten dieser neuen Bestimmung gleichwertige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen erbringen, wird sich der Nachweis bzw. die behördliche Prüfung für die Verleihung einer Europakonzession auf allfällige neu hinzukommende Erfordernisse beschränken können.

Laut Richtlinie hat der Staat die Genehmigungsbehörde zu bestimmen. Nach dem bestehenden System sind die Eisenbahnbehörden für die Verleihung von Konzessionen als Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen zuständig. Im vorliegenden ist konkret der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr als zuständige Behörde vorgesehen (vgl. § 12).

**Zu Z 11 (§ 21):**

Die bestehende Regelung soll im Hinblick auf die bessere Abgrenzung der staatlichen Behördenaufgaben präzisiert werden. Aus dieser Sicht ist die Bestimmung, daß das Eisenbahnunternehmen das Verhalten seiner Bediensteten – schlechthin – durch allgemeine Anordnungen zu regeln hat, welche der Genehmigung der Behörde bedürfen, zu weit. Es wird daher ausdrücklich auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs abgestellt, wie dies im übrigen weitgehend den Erfahrungen in der Vollziehungspraxis entspricht.

Mit der Formulierung „im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften“ soll klargestellt werden, daß das Eisenbahnunternehmen die Anordnungen von sich aus an allenfalls neue oder geänderte Rechtsvorschriften (sei es auf Gesetzes-, sei es auf Verordnungsstufe) anzupassen hat.

**Zu Z 12 (§ 22 Abs. 1 bis 4):**

Die sich aus dem öffentlichen Verkehr ergebenden Pflichten für Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits und Eisenbahninfrastrukturunternehmen andererseits werden abgegrenzt.

Dabei wird die Verpflichtung, den öffentlichen Verkehr auf Grund von Fahrplänen zu führen, auf den Personenverkehr eingegrenzt.

Die Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne – nach Abs. 2 neu – ist im Sinne einer Abgrenzung staatlicher Aufgaben von Unternehmensaufgaben nur mehr letzteren zugeordnet. Das bedeutet für die Eisenbahnunternehmen die Erleichterung, daß Tarife und Fahrpläne nicht mehr rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten der Behörde zwecks Veranlassung amtlicher Veröffentlichung vorgelegt werden müssen.

Das behördliche Eingriffsrecht in die Tarife wird auf die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF der Verordnung (EWG) 1893/91 abgestellt, dh. daß allfällige finanzielle Belastungen auszugleichen wären.

Darüber hinaus bleibt das Eingriffsrecht der Behörde aufrecht.

**Zu Z 13 (§ 23):**

Auch in dieser Gesetzesbestimmung wird das bisherige Eingriffsrecht der Eisenbahnbehörden im Sinne der Trennung staatlicher und unternehmerischer Verantwortungen eingeschränkt.

Klarstellend sei hinzugefügt, daß die im Gesetz verbleibende – aus dem öffentlichen Verkehr herrührende – Verpflichtung zur direkten Abfertigung und zum durchgehenden Tarif eine im öffentlichen Interesse gelegene Begünstigung der Kunden darstellen soll, indem beispielsweise ein Fahrausweis angeboten werden soll. Die Bestimmung bedeutet hingegen keinen Eingriff in die unternehmerische Frage, wie ein durchgehender Tarif berechnet wird oder wie hoch er ist. Die wirtschaftliche Gestaltungsfreiheit für Tarife bleibt demnach vom EisbG unberührt.

Die Ausgestaltung des Verkehrs- und Tarifverbundgedankens bleibt weiterhin vertraglichen Regelungen vorbehalten, wie sie in der Praxis bereits entstanden sind.

**Zu Z 14 (§ 24):**

Das generelle Prinzip von Mitbenützung bzw. Anschluß durch andere Eisenbahnunternehmen nach § 24 Abs. 1 erster Satz des EisbG 1957 soll als bewährtes Instrument zur Verknüpfung zwischen Eisenbahnen unverändert aufrechtbleiben.

Davon unterschieden und abgegrenzt werden die nur den Eisenbahnverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen betreffenden Regelungen der Benützung der Anlagen bzw. Strecken im Wege eines Zugangs anderer Eisenbahn(verkehrs)unternehmen. Die Zugangsrechte sind in den neuen §§ 24a ff. geregelt.

Die hier im § 24 vorgesehenen materiellen Ergänzungen der Mitbenützungsrechte stehen in einem sachlichen Zusammenhang mit den Zugangsregelungen nach §§ 24a ff. und beschränken sich demgemäß auf den Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen. Im konkreten soll die Mitbenützungsregelung für die Ausbildungseinrichtungen eine entsprechend qualifizierte Ausbildung auch für das Personal neuer Eisenbahnunternehmen ermöglichen. Die Mitbenützungsregelung für die Fahrzeugindustrie steht unter dem Vorbehalt der behördlichen Genehmigung, wie sie im (neuen) Abs. 5 des § 36 vorgesehen ist.

Zu den in den (neuen) Abs. 4 und 5 des § 24 vorgesehenen Bestimmungen ist zu bemerken, daß das Vertragsprinzip zwischen den Beteiligten aufrecht bleiben soll; die bisherige Entscheidungsfunktion der Behörde für den Fall der Nichteinigung soll aus Zweckmäßigkeitsgründen der im folgenden neu vorgesehenen unabhängigen Schiedsstelle übertragen werden. Diese Schiedsstelle wird zunächst auch zu prüfen haben, ob eine angemessene Frist fruchtlos verstrichen ist; wäre letzteres nicht der Fall, wäre der Antrag zurückzuweisen, um eine Regelung auf Ebene der beteiligten Unternehmen möglichst zu erreichen.

**Zu Z 15 (§§ 24a bis g):**

Über die schon bisher im § 24 EisbG idF des Strukturanpassungsgesetzes 1996 enthaltene Regelung der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur durch andere Eisenbahnunternehmen hinaus und zur Umsetzung insbesondere der Richtlinie 95/19/EG wird von der allgemeinen Mitbenützungsregelung nach § 24 die nur den Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen betreffende Benützung der Schieneninfrastruktur durch Wahrnehmung von Zugangsrechten abgegrenzt und hier gesondert geregelt.

Der Begriff der Schieneninfrastruktur, zu der gegen Benützungsentgelt Zugangsrechte bestehen, korrespondiert mit der Regelung der EU und ist dem Umfang nach bereits mit dem Bundesbahngesetz 1992 (dort als Eisenbahninfrastruktur bezeichnet) und dem Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz bereits in der österreichischen Rechtsordnung verankert und wird nach diesen drei Gesetzen gleichermaßen anzuwenden sein.

Bei der Präzisierung der Zugangsrechte werden die vorgegebenen Tatbestände aus EU/EWR-Regelungen ergänzt um eine Aufzählung der sonstigen Fälle grenzüberschreitender Zugangsrechte, für die die Gegenseitigkeit (im formellen und materiellen Sinn) der Einräumung von Zugangsrechten für österreichische Eisenbahnunternehmen vorausgesetzt ist. Über den Bereich EU/EWR hinaus wird auf allfällige Bestimmungen auf Staatsvertragsebene verwiesen bzw. bedarf eine vertragliche Einräumung neuer Rechte über die Gegenseitigkeit im obigen Sinn hinaus eines verkehrspolitischen Interesses aus österreichischer Sicht.

Aus der Richtlinie 95/19/EG folgt für Österreich als Mitgliedstaat weiters folgender Regelungsbedarf

- Sicherheitsbescheinigung
- Vorschriften über Festsetzung der Wegeentgelte

14

948 der Beilagen

- Fahrwegbetreiber
- Zuweisungsstelle
- unabhängige Stelle für Beschwerden.

Bei der Bestimmung des Fahrwegbetreibers kann eine „öffentliche Einrichtung“ oder ein Unternehmen bestimmt werden, bei der Nominierung der Zuweisungsstelle eine „Behörde“ oder der Fahrwegbetreiber. Der vorliegende Regelungsvorschlag sieht eine Anknüpfung an bestehende (Unternehmens-)Strukturen und einen weitgehenden Verzicht auf neue öffentliche oder behördliche Lösungen vor. Demnach ist Fahrwegbetreiber und Zuweisungsstelle das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. liegt es in seiner Gestaltung. Für ein Eisenbahnunternehmen, das beide Funktionen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen wahrnimmt, ist die organisatorische und rechnerische Trennung der beiden Funktionen sowie die nachprüfende Kontrolle durch die unabhängige Schiedsstelle Voraussetzung, um potentielle Benachteiligungen anderer aus möglichen Interessenkollisionen zu vermeiden.

Der Regelungsvorschlag, der die Durchführung des Zugangs im Einzelfall der Unternehmensebene überläßt, bedeutet, daß dies in Vertragsform abzuwickeln ist. Anträge im hoheitlichen Sinn liegen erst bei Anrufung der Eisenbahnbehörde zur Entscheidung über die Sicherheitsbescheinigung oder bei Anrufung der Schiedsstelle vor.

Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität soll im Sinne der EU-Regelungen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach Artikel 4 der Richtlinie 95/19/EG (bzw. der dort zitierten Verordnung 1191/1893) zukommen; in Wahrung dieses Prinzips der öffentlichen Interessen sind auch sonstige Systemverkehre, wie zB Taktverkehre im Personen-, Nah- und Fernverkehr, besonders zu beachten.

Die weiters in der Richtlinie 95/19 enthaltenen detaillierten Bestimmungen über das Zuweisungsverfahren sowie eine weitere Ausführung der Kriterien bzw. Regelungen zur Festsetzung des Benützungsentgeltes sollen aus den eingangs erwähnten Gründen in Verordnungsform umgesetzt werden.

Was die Zusammensetzung der Schiedsstelle anlangt, ist ein Richter als Vorsitzender vorgesehen; die fünf Fachleute des einschlägigen Verkehrswesens kommen insbesondere aus den Bereichen der gesetzlichen Interessenvertretungen, der Verkehrswirtschaft und der Verkehrswissenschaft in Betracht.

#### **Zu Z 16 (§ 25):**

Die bisherige Regelung über die Postbeförderung erscheint im EisbG entbehrlich. Diese Beförderungen wären systemgerecht im Bestell- bzw. Vertragsweg zu regeln.

In der Neuformulierung ist ein allgemeiner Verweis auf die gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes enthalten, wie beispielsweise für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Bundesbahngesetz 1992 und im Privatbahnunterstützungsgesetz.

#### **Zu Z 17 und 18 (§ 26):**

Die Genehmigungstatbestände für Gesellschaftsvertrag oder Satzung erscheinen unter der neuen Abgrenzung der staatlichen Aufgaben entbehrlich.

#### **Zu Z 19 (§ 29):**

Die Bestimmung über die Einstellungen wird im Hinblick auf die Unterscheidung in Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Schienenverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen sowie im Hinblick auf die unmittelbar anzuwendende Verordnung der EU angepaßt.

Im § 29 EisbG geht es um die Einstellung einer Strecke oder eines Streckenteiles, und damit deren Ausscheiden aus der Verkehrsinfrastruktur, wobei die allgemeinen eisenbahngesetzlichen Pflichten erlöschen. Klarstellend sei angemerkt, daß daher bei zB einer Streckenbegradigung im Verlauf eines Streckenteiles kein gesondertes Verfahren nach § 29 Abs. 1 EisbG nötig ist.

Für den Anwendungsbereich der Verordnung der EU richtet sich die Einstellung besonderer auferlegter „Betriebs-/Beförderungs-/Tarifpflichten“ (Anmerkung: der gemeinwirtschaftlichen Leistungen nach österreichischer Terminologie) und die Frage eines allfälligen Ersatzverkehrs hiefür unmittelbar nach diesen Verordnungsregelungen.

Inhaltlich ist eine Anpassung in dieser Bestimmung in der Richtung vorgesehen, daß vor einer Auflassung einer Eisenbahnstrecke zunächst eine Übernahme – zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen für die Übernahme – durch Dritte zur Erhaltung des Schienenverkehrsträgers versucht werden soll.

#### **Zu Z 20 (§ 30):**

Diese Bestimmung wird um die neuen Tatbestände redaktionell ergänzt.

**Zu Z 21 (§ 36a):**

Im Zusammenhang mit der Entwicklung im Schienenverkehr, auch eventuell durch neue Unternehmen, sowie ausgelöst durch Erfahrungen in einzelnen Fällen, insbesondere im Hinblick auf Fahrzeuge mit besonderem Innovationsgrad, erscheint es angezeigt, im Rahmen von behördlichen Genehmigungsverfahren eine befristete Erprobung ausdrücklich im Gesetz zu verankern.

**Zu Z 22 (§ 54a):**

Die Strafbestimmung soll, ausgelöst durch Richtlinie 95/18/EG, um einen Tatbestand des konzessionslosen Eisenbahnbetriebes ergänzt werden.

**Zu Z 23 (§ 59 Abs. 3):**

In Ergänzung zu der im § 14 Abs. 2 vorgeschlagenen Regelung, wird in der vorliegenden Übergangsbestimmung eine Regelung getroffen, welche bestehende Verkehrsleistungen bundeseigener Eisenbahnen im Sinn des § 14 abdeckt.

**Zu Artikel II:****Zu Z 1 (§ 5 Abs. 1):**

Die Haftungsbestimmung des bisherigen § 5 Abs. 1 ist auf ein Eisenbahnunternehmen zugeschnitten, das ausschließlich auf seiner Eisenbahninfrastruktur einen Eisenbahnverkehr erbringt (integriertes Eisenbahnunternehmen). Die Haftungsbestimmungen im Eisenbahnbeförderungsgesetz sehen in den Fällen zugunsten des Eisenbahnunternehmens eine Haftungsbefreiung vor, wenn dem Kunden (Fahrgast, Absender oder Empfänger eines Gutes) ein Schaden durch einen Umstand entsteht, welchen das Eisenbahnunternehmen nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte (zB §§ 44 Abs. 2 und 94 Abs. 2). Im Haftungsfall könnte sich das Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Geschädigten nicht auf von ihm zu verantwortende Mängel der Eisenbahninfrastruktur berufen.

Da es nunmehr möglich sein wird, daß Eisenbahnverkehrsunternehmen auf ihnen nicht gehörigen Haupt- und Nebenbahnen Personen-, Reisegepäck- und Güterbeförderungen durchführen, könnten sie im Schadensfall gegenüber dem Kunden eine Haftungsbefreiung geltend machen, wenn der Schaden durch Mängel an diesen Haupt- und Nebenbahnen verursacht worden ist. Dies deshalb, da es sich hier um Umstände handelt, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen mangels Verfügungsberechtigung über die von ihm benutzte Haupt- oder Nebenbahn nicht vermeiden kann.

In diesem Fall wird es für den Kunden schwierig sein, das Eisenbahnunternehmen auszuforschen, auf dessen Haupt- oder Nebenbahnen der schadensverursachende Mangel aufgetreten ist. Eine weitere Konsequenz besteht darin, daß dieses Eisenbahnunternehmen auf Grund der möglicherweise deliktischen Haftung im Gegensatz zu einem integrierten Eisenbahnunternehmen die Entschädigungsbestimmungen des Eisenbahnbeförderungsgesetzes nicht in Anspruch nehmen kann.

Diese rechtlichen Konsequenzen werden vermieden, wenn das Eisenbahnunternehmen, welches einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Benutzung seiner Haupt- oder Nebenbahn gestattet, als Person gilt, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Ausübung der Personen-, Gepäcks- und Güterbeförderung bedient. Der geschädigte Kunde kann sich bei einer solchen rechtlichen Konstruktion im Schadensfall bei dem mit ihm in einem Vertragsverhältnis befindlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen schadlos halten. Das schadenersatzrechtlich in Anspruch genommene Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich wiederum an dem mit ihm in einem Benutzungsvertragsverhältnis befindlichen Eisenbahnunternehmen im Regreßweg schadlos halten.

Der selbe Grundsatz wird selbstverständlich im Rahmen der rechnerischen Trennung innerhalb eines (integrierten) Eisenbahnunternehmens, das in einem Beförderungsfall sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen ist, anzuwenden sein.

**Zu Z 2 (§ 6 Abs. 3):**

Diese entbehrlich gewordene Sonderregelung über die Aufbewahrung von Tarifunterlagen soll entfallen.

**Zu Z 3 (§ 6 Abs. 5):**

Korrespondierend zu Art. I, Z 9, der die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens nicht mehr vorsieht, dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die Tarife so rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten vorzulegen, daß eine amtliche Veröffentlichung zeitgerecht veranlaßt werden kann, ist die Herausgabe eines Anzeigeblasses für Verkehr durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nunmehr entbehrlich. Angemerkt sei, daß im Rahmen der den Eisenbahnunternehmen nun eigenverantwortlich

16

948 der Beilagen

obliegenden Tarifveröffentlichungen eine einheitliche Veröffentlichungspraxis, wie sie sich bewährte, auf vertraglicher Ebene zwischen den Eisenbahnunternehmen durchaus beibehalten werden könnte.

**Zu Artikel III:**

Der § 2 Abs. 4 des Bundesbahngesetzes wird an den geänderten Wortlaut der bezüglichen Bestimmungen im Eisenbahngesetz angepaßt.

Was die im derzeitigen Gesetz bereits enthaltene Bestimmung über die Meldung freier Trassen zwecks Vermittlung anlangt, soll die Klarstellung des Wortlautes zum Ausdruck bringen, daß von den ÖBB nicht mehr benötigte Fahrwegkapazität bei bevorstehenden Umgestaltungen des Fahrplanes oder Verkehrsangebotes von den ÖBB im Sinne eines „Frühwarnsystems“ der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zwecks Vermittlung anzukündigen sind.

**Zu Artikel IV:**

Diese Einfügung dient der Anpassung des Wirkungsbereiches der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf die im § 24 Abs. 3 (neu) des Eisenbahngesetzes vorgesehene Einfügung zugunsten einer Erprobung von Fahrbetriebsmitteln durch Unternehmen, die Fahrbetriebsmittel erzeugen.



## Textgegenüberstellung

## Geltende Fassung:

## Vorgeschlagene Fassung:

## Artikel I

## Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

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

- 1.
- 2.

Eisenbahnunternehmen können sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

(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.

§ 4. Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer, Nebenbahnen solche von geringerer Verkehrsbedeutung, sofern sie nicht Straßenbahnen sind.

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

werden sollen.

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

§ 12. (1) bis (2) ...

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist als Behörde zuständig für Haupt- und Nebenbahnen gemäß § 4, für Straßenbahnen

§ 12. (1) bis (2) ...

(3) ... Er ist überdies für Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Verleihung von Europakonzessionen zuständig.

- 1.
- 2.

gemäß § 5 Abs. 1 Z 2, für Anschlußbahnen gemäß § 7 Z 1 und für Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 2.

**§ 13. (1) bis (2) ...**

(3) Das Bundesministerium für Verkehr kann zu den Sitzungen der Organe des Eisenbahnunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahnunternehmens behandelt werden, einen rechtskundigen Vertreter (Staatskommissär) entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat. Das gleiche gilt für Sitzungen ...

**§ 14. (1) ...**

(2) Zum Bau und Betrieb von bundeseigenen Eisenbahnen bedarf es keiner Konzession; auf solche Eisenbahnen sind die Bestimmungen der §§ 17, 30 und 31 nicht anzuwenden.

**(3) bis (4) ...**

**§ 13. (1) bis (2) ...**

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann zu den Sitzungen der Organe eines Eisenbahnunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahnunternehmens behandelt werden, einen Staatskommissär entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat. Das gleiche gilt für Sitzungen ...

**§ 14. (1) ...**

(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) bis (4) ...**

(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 Konzession, Genehmigungen oder Bewilligungen, die für die Ausübung der Zugangsrechte (§§ 24a bis 24g) 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.

**§ 15. (1) bis (2) ...**

a)

a)

b)

**§ 17. (1) ...**

(2) Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben.

(2a) Für eine Konzession zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnanlagen sind zum Antrag auch die Modalitäten für die Mitbenützung (§ 24) darzustellen; für eine Konzession lediglich für Eisenbahnverkehr und Fahrbetrieb auf Strecken anderer Eisenbahnunternehmen sind dem Antrag eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung und ein Betriebsprogramm beizugeben.

b)

werden,

**§ 17. (1) ...**

(2) ... beizugeben. Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag auch die Modalitäten für die Benützung (§§ 24a 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.

**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 Betriebsöffnungsfrist 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.

**§ 21.** (1) bis (2) ...

(3) Das Eisenbahnunternehmen hat das Verhalten seiner Bediensteten durch allgemeine Anordnungen zu regeln. Diese bedürfen der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, sofern nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.

**§ 22.** (1) Das Eisenbahnunternehmen hat Tarife und Fahrpläne zu erstellen und diese dem Bundesministerium für Verkehr so rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten vorzulegen, daß eine amtliche Veröffentlichung zeitgerecht veranlaßt werden kann. Dasselbe gilt für Änderungen der Tarife und Fahrpläne. Die Tarife und Fahrpläne sind in zweckdienlicher Weise auf Kosten des Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen.

(2) Eisenbahnunternehmen, für die der Landeshauptmann zuständig ist, haben die Tarife und Fahrpläne gleichzeitig auch diesem bekanntzugeben.

(3) Die Behörde kann jederzeit Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hiedurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(4) Für die Tarife der Haupt- und Nebenbahnen gelten auch die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechtes wie der Eisenbahnverkehrsordnung, BGBl. Nr. 213/1954.

**§ 23.** Haupt- und Nebenbahnen haben für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern, die sich auf Eisenbahnen mehrerer Eisenbahnunternehmen erstreckt, direkte Abfertigung und einen durchgehenden

**§ 21.** (1) bis (2) ...

(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 § 24a ist auf Grundlage der allgemeinen Kriterien (§ 24e) 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.

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

Tarif einzuführen, wenn dies das Bundesministerium für Verkehr im öffentlichen Verkehrsinteresse anordnet. Kommt hierüber binnen einer vom Bundesministerium für Verkehr festzusetzenden angemessenen Frist keine Einigung zwischen den Eisenbahnunternehmen zustande oder entspricht die Einigung dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht, so hat das Bundesministerium für Verkehr, den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs entsprechend, den Tarif, wie er für die beteiligten Unternehmen unter billiger Berücksichtigung aller Verhältnisse wirtschaftlich tragbar ist, festzusetzen.

**§ 24.** (1) Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten zu gestatten. Es hat mit diesen Eisenbahnunternehmen über die Ordnung aller durch den Anschluß oder die Mitbenützung geschaffenen oder berührten Rechts-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen, die der Behörde vorzulegen ist. Die Mitbenützung von Schieneninfrastrukturanlagen hat diskriminierungsfrei zu erfolgen; das gilt insbesondere für das Benützungsentgelt. Schieneninfrastruktur im Sinne dieses Bundesgesetzes umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2508/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.

(2) Kommt eine Vereinbarung binnen einer von der Behörde festzusetzenden angemessenen Frist nicht zustande oder entspricht eine zustande gekommene Vereinbarung nicht dem öffentlichen Interessen, so hat die Behörde nach Maßgabe dieser Interessen zu entscheiden, auf welche Weise der Anschluß oder die Mitbenützung zu gestatten ist.

**§ 24.** (1) Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten zu gestatten.

(2) Ein im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen tätiges Eisenbahnunternehmen hat außerdem die Mitbenützung seiner Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für einen Zugang nach § 24a erforderlich ist, durch andere Eisenbahnunternehmen gegen Kostenersatz und nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zu gestatten.

(3) 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 hiebei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.

(4) Das Eisenbahnunternehmen hat hierzu mit den anderen Eisenbahnunternehmen bzw. Unternehmen über die Ordnung aller durch den

Anschluß oder die Mitbenützung geschaffenen oder berührten Rechts-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen.

(5) Kommt eine Vereinbarung binnen angemessener Frist nicht zustande, so hat auf Antrag des Unternehmers, das den Anschluß oder die Mitbenützung begehrt, die unabhängige Schiedsstelle unter Berücksichtigung angemessener Kosten, von Bedingungen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung sowie der öffentlichen Interessen zu entscheiden, auf welche Weise der Anschluß oder die Mitbenützung zu gestatten ist.

**§ 24a.** (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Benützung von Schieneninfrastruktur der Haupt- oder Nebenbahnen gegen Benützungsentgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

(2) 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.

(3) Der Zugang zur Schieneninfrastruktur nach Abs. 1 ist zu gestatten:

- 1.
- 2.

- 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.

kombinierten Güterverkehr;

- 4.

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.

- 6.

(4) Für die Ausübung von Zugangsrechten erforderlich sind

- 1.
- 2.

3.

(5) Eisenbahnunternehmen haben Zugangsberechtigten im Güterverkehr auch die Benützung von Terminals, soweit sie über die Schieneninfrastruktur hinausgehen, gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt zu gestatten; für Zugangsberechtigte mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nur, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils die Benützung von Terminals für Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich in dem anderen Staat gestattet wird.

**§ 24b.** (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren des bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Zugangswerber eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, wenn die Einhaltung der mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und für die vom Antrag 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 Zugangswerbers verlangen.

(2) Auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Behörde eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung festzusetzen. Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht in der von der Behörde gesetzten Frist aus, hat über Antrag die Behörde über die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung zu

entscheiden.

**§ 24c.** (1) 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. Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, haben die Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmen bereichen zu organisieren und im Rechnungswesen auszuweisen; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

(2) 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 des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten (ABl. Nr. L 143, S 75) vorrangig zu berücksichtigen und ist auf sonstige im öffentlichen Interesse gebotene Systemverkehre angemessen Bedacht zu nehmen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zuweisungsstelle ist berechtigt, vom Zugangswerber die Hinterlegung einer angemessenen Kaution oder eine vergleichbare Sicherstellung zu verlangen. Macht der Zugangswerber von einer ihm zugeteilten Zugraste keinen Gebrauch, so kann von der Kaution bzw. Sicherstellung ein angemessener Betrag für die Kosten der Bearbeitung und für die Mindereinnahmen auf Grund der unterbliebenen Nutzung der betreffenden Fahrwegkapazität abgezogen werden. Ansonsten wird die Kaution/Sicherstellung vollständig rückerstattet.

**§ 24d.** Das Benützungsentgelt ist insbesondere nach Art und Zeit der Verkehrsleistungen, Art einschließlich Nutzung und Abnützung 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.

**§ 24e.** Nähere Bestimmungen über die weitere Ausgestaltung der allgemeinen Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes nach § 24d können – nach Anhörung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen – durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen getroffen werden, soweit dies jeweils insbesondere zur Umsetzung der Richtlinie 95/19 des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (ABl. Nr. L 143, S 75) sowie zur Berücksichtigung der öffentlichen Interessen notwendig ist.

**§ 24f.** (1) Zugangswerber haben konkrete Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen samt erforderlichen Angaben schriftlich an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zuweisungsstelle zu richten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat diese Begehren nach den auf Grund dieses Bundesgesetzes vorgegebenen Kriterien zu behandeln und dem Zugangswerber binnen zwei Monaten ein verbindliches Anbot zu legen oder das Begehren begründet abzulehnen. Die Zuweisung ist im Wege einer Vereinbarung zu regeln. Zu vereinbaren sind auch die mit der Zuweisung verbundenen konkreten administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten des Zugangs.

(2) Richtet sich ein Begehren auf die Zuweisung einer Zugtrasse mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist es jedenfalls beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzubringen, auf dessen Schieneninfrastruktur sich der Anfangspunkt der Zugtrasse bezieht. Die betroffenen anderen Zuweisungsstellen sind unverzüglich zu unterrichten und ihre Stellungnahme einzuholen, die binnen eines Monats nach Erhalt der erforderlichen Angaben abzugeben ist; jede Zuweisungsstelle kann ein Begehren ablehnen. Die Entscheidung über die Zuweisung ist in Abstimmung mit den anderen Zuweisungsstellen zu treffen.

(3) Wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen binnen zwei Monaten nach Erhalt aller erforderlichen Angaben kein Anbot legt oder das Begehren nicht abgelehnt hat, kann der Zugangswerber Beschwerde an die Schiedsstelle (§ 24g) erheben. Die Schiedsstelle hat dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufzutragen, dem Zugangswerber binnen vier Wochen gemäß Abs. 1 ein Anbot

zu legen oder das Begehren abzulehnen. Kommt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem nicht fristgerecht nach, hat die Schiedsstelle dem Zugangswerber aufzutragen, seinerseits binnen zwei Monaten ein Anbot über die Modalitäten des begehrten Zugangs vorzulegen. Wird dem nicht nachgekommen, ist die Beschwerde zurückzuweisen. Ansonsten entscheidet die Schiedsstelle ausgehend vom Anbot des Zuweisungswerbers.

(4) Wird dem Zugangswerber ein Anbot gelegt, das aus seiner Sicht nicht den auf Grund dieses Bundesgesetzes vorgegebenen Kriterien entspricht, oder das Begehren abgelehnt, kann er dagegen Beschwerde an die Schiedsstelle erheben. Die Beschwerde hat ein begründetes Begehren zu enthalten.

(5) Entscheidungen der Schiedsstelle sind binnen zwei Monaten nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben zu treffen.

(6) Ist die begehrte Zuweisung von Zugtrassen mangels aktuell verfügbarer Fahrwegkapazität nicht möglich, ist dieses Begehren bei entsprechenden Fahrplan- oder sonstigen Änderungen neuerlich zu behandeln, wenn dies der Zugangswerber ausdrücklich verlangt. Die Termine dieser Änderungen sind dem Zugangswerber bekanntzugeben.

(7) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat allgemeine Geschäftsbedingungen über die Modalitäten des Zugangs aufzustellen.

**§ 24g.** (1) Beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ist eine unabhängige Schiedsstelle einzurichten; diesem obliegen die Geschäftsführungsaufgaben, und dieser hat hierfür das notwendige Personal zur Verfügung zu stellen. Der Personal- und Sachaufwand der Schiedsstelle ist vom Bund zu tragen. Bedienstete, die Geschäftsführungsaufgaben ausüben, sind im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schiedsstelle nur an die Anordnungen des Vorsitzenden der Schiedsstelle gebunden.

(2) Die Schiedsstelle besteht aus einem Vorsitzenden und fünf weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitgliedes 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 vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr bestellt.

(3) Die Mitglieder der Schiedsstelle und ihre Ersatzmitglieder werden für eine Amtsdauer von fünf Jahren berufen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw. ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestellungsdauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 2 für die restliche Bestellungsdauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.

(5) Entscheidungen der Schiedsstelle werden mit Stimmenmehrheit gefaßt; Stimmenthaltung ist unzulässig. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Die Schiedsstelle hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluß verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

(6) Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schiedsstelle das AVG anzuwenden. Entscheidungen der Schiedsstelle unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist gegen Entscheidungen nach § 24f zulässig.

(7) Die Mitglieder 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 Schiedsstelle zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

§ 25. Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auflegung von Leistungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung

§ 25. Das Eisenbahnunternehmen hat die Sendungen der Post- und Telegraphenverwaltung, einschließlich deren Eisenbahnwagen, sowie die

Bedienstitten, die diese begleiten, zu befördern, weiters die Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb von dem öffentlichen Nachrichtenverkehr dienenden Fernmeldeanlagen auf Liegenschaften der Eisenbahn zu gestatten. Die Einzelheiten dieser Leistungen und deren angemessene Vergütung sind zwischen dem Bund (Post- und Telegraphenverwaltung) und dem Eisenbahnunternehmen zu vereinbaren.

**§ 26.** (1) Der Gesellschaftsvertrag oder die Satzung des Eisenbahnunternehmens sowie deren Änderungen bedürfen der Genehmigung der Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Formelle Änderungen sind der Behörde anzuzeigen.

(2) bis (4) ...

(5) Wurden die in den Abs. 1 bis 4 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 54 Abs. 2, nichtig.

**§ 29.** (1) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung, die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Bei heimfallpflichtigen Eisenbahnen (§ 31) darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn ein im öffentlichen Verkehrsinteresse notwendiger und wirtschaftlich zumutbarer Ersatzverkehr sichergestellt ist. Vor der Entscheidung über den Antrag ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären.

**§ 30.** ...

- a)
- b)

(EWG) Nr. 1893/91 richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen.

**§ 26.** (1) *Enfällt.*

(2) bis (4) ...

(5) Wurden die in Abs. 2 bis 4 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 54 Abs. 2, nichtig.

**§ 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 Interessensuche 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.

**§ 30.** ...

- a)
- b)

§ 36. (1) bis (4) ...

§ 36. (1) bis (4) ...

(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.

§ 54a. 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 100 000 S zu bestrafen.

§ 59. (1) bis (2) ...

§ 59. (1) bis (2) ...

(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. Nr. .../1997 bestehenden Umfang keiner Konzession nach § 17 Abs. 2a.

## Artikel II

### Änderung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes

§ 5. (1) Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.

§ 5. (1) Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Erfolgt die Beförderung auf Haupt- und Nebenbahnen anderer Eisenbahnen, so gelten diese anderen Eisenbahnen als Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Ausführung der Beförderung bedient.

§ 6. (1) bis (2) ...

§ 6. (1) bis (2) ...

(3) Die Eisenbahn kann für Zwecke der öffentlichen Verwaltung, für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst Ermäßigungen der Beförderungspreise und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren. Ermäßigungen der Beförderungspreise und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen sind auch für im Dienst öffentlicher Eisenbahnen stehende aktive und im Ruhestand befindliche Bedienstete sowie für deren Familienangehörige zulässig. Die Eisenbahn kann ferner im

(3) Die Eisenbahn ..., sofern dies aus kaufmännischen Rücksichten notwendig ist.

Einzelfall Ermäßigungen des Beförderungspreises und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren, sofern dies aus kaufmännischen Rücksichten notwendig ist. Sie hat Schriftstücke über die Ermäßigungen des Beförderungspreises sieben Jahre lang, gerechnet vom Ausfertigungsdatum an, aufzubewahren.

**§ 6. (1) bis (4) ...**

(5) Die Eisenbahn hat die Tarife in dem vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr herausgegebenen Anzeigebblatt für Verkehr zu veröffentlichen oder anzukündigen. Sie hat die Tarife zum Kauf anzubieten. Bei Annullierung eines Tarifes gilt dieser Tarif als veröffentlicht, sobald er erhältlich ist.

**§ 6. (1) bis (4) ...**

*Entfällt.*

**Artikel III**

**Änderung des Bundesbahngesetzes**

**§ 2. (1) bis (3) ...**

(4) Für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur ist ein Benützungsentgelt zu entrichten. Dieses Benützungsentgelt einschließlich der Entgelte für die Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen durch andere Eisenbahnunternehmen (§ 24 Eisenbahngesetz 1957) sind ab 1. Jänner 1998 unmittelbar an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zu zahlen; dies gilt solange, bis die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH ihre Verpflichtungen aus der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen nachgekommen ist. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf verkehrspolitische Grundsätze nach Anhörung der Österreichischen Bundesbahnen und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH die allgemeinen Kriterien für das Benützungsentgelt fest. Die Funktionen des Fahrbetriebers, die in der Zuweisung von Zugtrassen (Fahrplantrassen) sowie dem Abschluß von Verträgen über die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen im Zusammenhang mit zugewiesenen Zugtrassen bestehen, obliegen den Österreichischen Bundesbahnen, wobei diesen Verträgen die

**§ 2. (1) bis (3) ...**

(4) Für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur ist ein Benützungsentgelt zu entrichten. Dieses Benützungsentgelt einschließlich des Kostenersatzes für die Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen durch andere Eisenbahnunternehmen (§ 24 Eisenbahngesetz 1957 in der geltenden Fassung) sind ab 1. Jänner 1998 unmittelbar an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zu zahlen; dies gilt solange, bis die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen nachgekommen ist. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf verkehrspolitische Grundsätze nach Anhörung der Österreichischen Bundesbahnen und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH auf Basis der allgemeinen Kriterien die Regelungen für die Festsetzung der konkreten Benützungsentgelte fest. Die Funktionen des Fahrbetriebers, die in der Zuweisung von Zugtrassen sowie dem Abschluß von Verträgen über die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen im Zusammenhang mit zugewiesenen Zugtrassen bestehen, obliegen den Österreichischen Bundesbahnen, wobei bei diesen Verträgen die

Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH anzuheören ist. Von den Österreichischen Bundesbahnen nicht selbst beanspruchte Fahrplantrassen sind der Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH rechtzeitig zwecks Vermittlung mitzuteilen.

Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH anzuheören ist. Von den Österreichischen Bundesbahnen nicht selbst beanspruchte Zugtrassen sind der Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH rechtzeitig zwecks Vermittlung anzukündigen bzw. mitzuteilen.

#### Artikel IV

### Änderung des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion

§ 1. (1) bis (2) ...

1.

§ 1. (1) bis (2) ...

1.

## 177 der Beilagen

2. a) in und an der Außenseite von Fahrbetriebsmitteln im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 auf Eisenbahnanlagen, soweit diese Arbeitsstellen unmittelbar der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder dem begleiteten Güterverkehr dienen,

## 32

2. a) in und an der Außenseite von Eisenbahnanlagen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 auf Arbeitsstellen unmittelbar der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder der Erprobung von Fahrbetriebsmitteln im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, soweit diese Arbeitsstellen unmittelbar der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder dem begleiteten Güterverkehr dienen,