

## Vorblatt

**Problem:**

Vom Gemeinschaftsrecht her liegt eine dritte Etappe von Richtlinien im Rahmen der Konzeption zu einer in mehreren Schritten erfolgenden Marktöffnung bei den Eisenbahnen vor, die über die bisherigen gesetzlichen Regelungen hinaus - wie sie schon mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 und dem Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz 1999 erfolgten - hinaus und auch über die für den Bereich der ÖBB vorgesehene Bundesbahnstrukturreform hinaus umzusetzen sind.

**Ziel:**

Das Eisenbahngesetz bedarf einer diesbezüglichen weiteren Anpassung.

**Inhalt:**

Es ist eine Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 insbesondere hinsichtlich der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes vorgesehen. Dabei werden detaillierte neue und zusätzliche gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen eingefügt und die vorhandenen Regelungen für die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsverkehrs um gleichartige für den konventionellen Verkehr ergänzt.

**Alternative:**

Keine.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Der Vollziehungsaufwand bleibt im bisherigen Rahmen (vgl. allgemeiner Teil der Erläuterungen).

**Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Der Zugang im Schienenverkehrsmarkt erfolgt derzeit in Österreich noch in quantitativ eher geringem Ausmaß, was sich nach und nach ändern könnte. Klare Regulierungsstrukturen in Österreich sind daher im Interesse sowohl der Sicherung des Marktanteils der und der Beschäftigung in den österreichischen Eisenbahnunternehmen als auch der zugangsinteressierten Wirtschaft gelegen.

**Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Kompatibel mit dem EU-Recht. Die Umsetzung der Richtlinien wird abschließend erfüllt.

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Die Umsetzung von Gemeinschaftsrecht fällt nicht unter den Konsultationsmechanismus.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

In der EU vollzieht sich ein Strukturwandel am Eisenbahnsektor, auf diesem Gebiet wird noch ein beträchtlicher Nachholbedarf zur Entwicklung eines funktionierenden EG-Binnenmarktes gesehen. Zu lange war der Eisenbahnsektor den einzelstaatlichen Interessen unterworfen, was ihm im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern große Wettbewerbsnachteile eingetragen hat.

Mit der gemeinschaftsrechtlichen Neuregulierung zur „Renaissance der Eisenbahnen“ in Europa liegen insbesondere Richtlinien des am 15. März 2001 in Kraft getretenen so genannten 1. Eisenbahninfrastrukturpaketes vor, die noch einer vollständigen Umsetzung in das innerstaatliche Recht bedürfen. Im Einzelnen geht um folgende:

a) Richtlinie 2001/12/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, mit

- strikterer rechnerischer Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr durch Vorlage getrennter Gewinn- und Verlustrechnungen sowie getrennter Bilanzen und deren Veröffentlichung;
- Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen im Schienengüterverkehr aufzustellen und zu veröffentlichen;
- strikterer organisatorischer Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr; wenn nicht ohnedies eine dementsprechende rechtliche Neuorganisation in den Eisenbahnunternehmen erfolgt, müssen integrierte Eisenbahnunternehmen zumindest die für den Zugang relevanten Schlüsselfunktionen der Trassenzuweisung und Festlegung der Benützungsentgelte samt Zurverfügungstellung sonstiger für die Ausübung notwendiger Leistungen auf Stellen oder Unternehmen auslagern, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen;
- Festlegung der Sicherheitsvorschriften und -normen durch Stellen oder Unternehmen, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen; Unfalluntersuchung unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- Netzzugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr für eine Übergangsphase auf dem so genannten „Transeuropäischen Schienengüternetz“ (in Österreich im Wesentlichen ident mit dem TEN-Schienennetz), ab 15. März 2008 dann auch auf dem Eisenbahnnetz überhaupt.

b) Richtlinie 2001/13/EG zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, die im Wesentlichen vorsieht, dass alle im Gemeinschaftsgebiet tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine im EG-Raum anzuerkennende Genehmigung verfügen müssen. Hievon können nur Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgenommen werden, die lediglich Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr, nur Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr oder Eisenbahnverkehrsleistungen auf Fahrwegen erbringen, die mit anderen Fahrwegen nicht vernetzt sind.

c) Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, mit:

- Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen (network statement), die alle für die Wahrnehmung von Zugangsrechten notwendigen Informationen zu enthalten haben;
- Festlegung von Leistungen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugangsberechtigten gegenüber zu erbringen hat;
- Festsetzung der Benützungsentgeltmodalitäten;
- Regelung des Trassenzuweisungsverfahrens.

Mit dem im Jahr 1999 beschlossenen Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz, BGBl. I Nr. 166/1999, wurden bereits einige Elemente aus diesem Richtlinienpaket vorweggenommen, nämlich insbesondere

- erweiterte Zugangsrechte im Güterverkehr, auf Gegenseitigkeit,
- Klarstellung der Nutzungsbedingungen für die Schieneninfrastruktur in Form der Standardsicherheitsbescheinigungen und allgemeinen Geschäftsbedingungen,
- bezüglich sonstiger Leistungen im Zusammenhang mit dem Zugang,
- und durch die umfassende Regulierungsaufsicht über Regulierungsbehörden, die hier in Gestalt der Schienen-Control Kommission und Schienen-Control GmbH als unabhängige Schiedsinstanz und Marktbeobachtungsorgan eingerichtet worden sind.

Was die nun strikteren organisatorischen Trennungsvorgaben anlangt, dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig organisiert werden, die Funktion als Stelle für die Zuweisung von Zugtrassen nicht mehr wahrnehmen. Dies betrifft in Österreich bei den bisherigen Organisationsstrukturen alle integrierten Eisenbahnunternehmen, die ÖBB in ihrer Organisation nach dem Bundesbahngesetz 1992 genauso wie die Privatbahnunternehmen. Das ergibt im Wesentlichen zwei grundsätzliche Lösungswege. Erstens, wenn sie diesen Unabhängigkeitskriterien entsprechend neu organisiert werden, dann kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch künftig weiterhin selbst die Trassen zuweisen und Entgelte festsetzen. Zweitens, wenn es nicht zu einer solchen Neuorganisation kommt, ist eine Vorsorge zur Auslagerung der Schlüsselfunktionen zu treffen.

Für den Bereich der ÖBB, und damit den weitaus größten Bereich der österreichischen Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, ist im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorgesehen, nicht nur die neuen rechnerischen, sondern auch die neuen organisatorischen Trennungsvorgaben aus den genannten Richtlinien durch eine klare Neustrukturierung jedenfalls mit zu erfüllen. In der neuen gesetzlich vorgesehenen Struktur sollen die organisatorischen Unabhängigkeitskriterien aus den Richtlinien gewahrt werden und die Funktion als Zuweisungsstelle für die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB beim Fahrwegbetreiber, diesfalls der neu vorgesehenen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, wahrgenommen werden können.

Dessen ungeachtet bedarf es im Eisenbahngesetz einer generellen Regelung für alle betroffenen Eisenbahnunternehmen. Solange und insoweit sie die in den Richtlinien für den Zugang als relevant angesehenen Unabhängigkeitskriterien nicht erfüllen, müssen die Schlüsselfunktionen extern wahrgenommen werden. Für diesen Fall ist vorgesehen, dass die Aufgabe als Zuweisungsstelle übertragen werden muss, entweder an die im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehene Gesellschaft oder ein anderes geeignetes Unternehmen oder eine andere geeignete Stelle, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig zu sein haben.

Allgemein, sowohl für die erste Variante mit Zuweisungsstelle im und durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, als auch für die Alternative mit ausgelagerter Zuweisungsstelle sind die Verfahren über die Zuweisung von Zugtrassen, die Zurverfügungstellung von Leistungen, die zur Ausübung von Zugangsrechten benötigt werden, Regeln über die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes und sonstiger Entgelte den sehr detaillierten, vielfach einen innerstaatlichen Umsetzungsspielraum sehr einengenden Vorgaben der Richtlinie 2001/14/EG entsprechend umzusetzen. Mit der vorliegenden weiteren umfangreichen Anpassung der Eisenbahngesetzes sollen jedenfalls alle Richtlinienbestimmung vervollständigend umgesetzt werden.

Zum Umsetzungsbedarf der Regulierungsmaßnahmen dieser drei Richtlinien kommt noch ein solcher aus einer weiteren Interoperabilitäts-Richtlinie.

Die Konzeption der Interoperabilität der Eisenbahnen des transeuropäischen Eisenbahnsystems geht davon aus, dass eine wirtschaftliche Belegung des Eisenbahnsektors im transeuropäischen Eisenbahnnetz eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten und auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen voraussetzt. Von dieser Kohärenz und Verknüpfung hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

Die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die internen Regelungen der in ihnen ansässigen Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen jedoch große Unterschiede auf. Diese einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und internen Regelungen sind Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Mitgliedstaates. Sie schreiben ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vor. Folglich haben sich sehr enge Bindungen zwischen den Eisenbahnindustrien und den Eisenbahnunternehmen des jeweiligen Mitgliedstaates der Europäischen Union herausgebildet, die einer tatsächlichen Öffnung der Märkte abträglich sind. Diese Fakten stehen einerseits einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Europäischen Union entgegen, andererseits benötigen die Eisenbahnindustrien der Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.

Nach der Regelung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (innerstaatlich umgesetzt durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 67/2002) folgte die Erlassung der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Auch dieser Richtlinie werden Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, in Rechtsform einer Entscheidung der Kommission, folgen. Die Richtlinie beinhaltet die Festlegung grundlegender Anforderungen, die dann näher durch Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Teilsysteme und durch europäische Spezifikationen für Interoperabilitätskomponenten ausgestaltet werden; das gesamte konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem soll zukünftig entsprechend diesem Normenwerk errichtet und betrieben werden. Ob ein Teilsystem den es betreffenden TSI entspricht bzw. ob Interoperabilitätskomponenten den sie betreffenden

europäischen Spezifikationen entsprechen, wird anhand eines vorgegebenen Verfahrens von so genannten benannten Stellen geprüft. Das Prüfergebnis ist in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union anzuerkennen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben sollen also alle vier angeführten EG-Richtlinien in das innerstaatliche Recht umgesetzt werden. Regelungstechnisch ist dabei vorgesehen, das bisher in Abschnitte gegliederte EisbG zunächst aus Gründen der Übersichtlichkeit in Teile, Hauptstücke und Abschnitte neu zu gliedern. Die Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG und der Richtlinie 2001/14/EG erfolgt im neu geschaffenen 6. und 7. Teil des EisbG, die Umsetzung der Richtlinie 2001/13/EG durch die neuen §§ 14 Abs. 1 bis 2 und 5 sowie 17a bis 17k und die Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG im zweiten und dritten Hauptstück des 8. Teiles des EisbG.

Was die finanziellen Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesvorhabens bei seiner Vollziehung anlangt, ändert sich der Aufwand in den Genehmigungsverfahren für die Eisenbahnbehörden nicht. Die auf eventuelle Anlassfälle begrenzte Aufsicht der Bezirksverwaltungsbehörden für die Interoperabilität besteht bereits und es ist zu erwarten, dass sie auch weiterhin nicht ins Gewicht fällt. Die Vollziehungsstruktur bei den Regulierungsbehörden besteht ebenfalls bereits; deren Arbeitsaufwand wird kurzfristig verringert, indem die in der Anfangsphase der Schienenverkehrmarktregulierung eingeführte generelle Genehmigungspflicht der allgemeinen Geschäftsbedingungen entfällt, sodass sich die Regulierungsbehörden darauf konzentrieren können, die neuen Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die nun erweiterten Marktzugangsregelungen begleitend auf Diskriminierungsfälle zu kontrollieren; der Aufwand wird weiterhin von den Nutzern zu tragen sein. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aus dieser Novellierung keine quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt zu erwarten sind.

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen in Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen), sowie in Artikel 10 Abs. 1 Z 6 (Zivilrechtswesen) und Artikel 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie).

Die Konformität mit EU/EWR-Recht ist gegeben. Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben werden die vorangeführten Richtlinien vollständig in innerstaatliches Recht umgesetzt.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 1, 12, 17, 45, 46, 47, 50, 52, 57, 62, 66, 67, 72 und 77 (Grobgliederungseinheiten):**

Wegen der umfangreichen Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) ist es notwendig, das bisher (nur) in Abschnitte gegliederte EisbG aus Gründen der Übersichtlichkeit in Teile, Hauptstücke und Abschnitte neu zu gliedern.

#### **Zu Z 5 bis 11, 30, 35, 36, 38 und 41 (Paragrafenüberschriften für die §§ 3 bis 10a, 22, 25 bis 27 und 31):**

Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit und der leichteren Auffindbarkeit der Bestimmungen durch den Rechtsanwender werden dort Paragrafenüberschriften eingeführt. § 8 und § 9 werden zu einem um einen Absatz erweiterten § 8 zusammengezogen.

#### **Zu Z 2 und 3 (§§ 1a bis 1g):**

Der Anwendungsbereich der auf die Unterscheidung Eisenbahnverkehr- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen bezüglichen Bestimmungen des EisbG wird entsprechend der richtliniengemäßen Ausnahmemöglichkeit eingeschränkt. Eisenbahnunternehmen, die nur nicht mit Haupt- und Nebenbahnen vernetzte Nebenbahnen betreiben, gelten nicht mehr als Eisenbahninfrastrukturunternehmen; damit sind die Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes dort nicht anzuwenden. Eisenbahnunternehmen, die nur Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht mit Haupt- und Nebenbahnen vernetzten Nebenbahnen erbringen, gelten nicht mehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen; damit sind die Bestimmungen über Verkehrsgenehmigungen und Verkehrskonzessionen sowie die des 6. Teiles des EisbG einschließlich derjenigen über die rechnerischen Trennmaßnahmen auf diese Unternehmen nicht anzuwenden.

§ 1a: Der Begriff Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird gegenüber der bisherigen Rechtslage auf Eisenbahnunternehmen eingeschränkt, die nur dem Bau und Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen dienen. Damit gelten Eisenbahnunternehmen, die nur einen so genannten Inselbetrieb betreiben, wie z.B. Zahnradbahnen und Schmalspurbahnen, nicht mehr als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der letzte Satz soll klarstellen, dass Haupt- und Nebenbahnen in Österreich auch dann als vernetzt gelten, wenn sie zwar nicht mit anderen Haupt- und Nebenbahnen österreichischer Einstufung vernetzt sind, jedoch mit gleichartigen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind (z.B. Außerfernbahn).

§ 1b: Die Definition des Eisenbahnverkehrsunternehmens wird einerseits entsprechend der Formulierung in der Richtlinie 2001/13/EG um den Zusatz erweitert, dass auch nur die Traktionsleistungen erbringende Unternehmen darunterfallen können. Andererseits wird der Begriff Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber der bisherigen Rechtslage auf Eisenbahnunternehmen eingeschränkt, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Hauptbahnen und auf mit anderen Haupt- und Nebenbahnen vernetzten Nebenbahnen erbringen. Damit gelten Eisenbahnunternehmen, die nur auf einem so genannten Inselbetrieb Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, wie z.B. auf Zahnradbahnen und Schmalspurbahnen, nicht mehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen.

§ 1c: Die Begriffsbestimmung des integrierten Eisenbahnunternehmens entspricht im Wortlaut dem bisherigen § 1a Abs. 1 letzter Satz. Inhaltlich ist der Begriff des integrierten Eisenbahnunternehmens durch die Einschränkung der Begriffe Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenfalls eingeschränkt.

§ 1d: Die Definition des Begriffes internationale Gruppierung entspricht dem bisherigen § 1a Abs. 2. Zur Einbeziehung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft sei auch auf die Übergangsregelung nach § 133 Abs. 10 verwiesen.

§ 1e: Die Definition des Begriffes Regionalverkehr entspricht dem bisherigen § 1a Abs. 3.

§ 1f und 1g: Die Begriffe „Stadt- und Vorortverkehr“ und „internationaler Güterverkehr“ entsprechen dem Art. 3 der Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG.

**Zu Z 13, 14 und 15 (Entfall des § 12 Abs. 2 Z 3, § 12 Abs. 3 Z 3, Entfall § 12 Abs. 3 Z 4 und 5):**

Die bisher im § 12 des Eisenbahngesetzes mit enthaltenen Zuständigkeiten für Seilbahnen werden nun im Seilbahngesetzes 2003 geregelt.

Im Übrigen wird der Umfang der - in der Vollziehung teils missverstandenen - sachlichen Zuständigkeit für Eisenbahnverkehrsunternehmen präzisierend festgelegt. Weiters erübrigt sich hier die Anführung der Zuständigkeit nach dem bisherigen § 12 Abs. 3 Z 5, weil das Rechtsinstitut der Europakonzession durch das Rechtsinstitut der Verkehrsgenehmigung ersetzt wird und in den die Verkehrsgenehmigung regelnden Paragraphen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständige Behörde bestimmt ist.

**Zu Z 16 (Entfall des § 12 Abs. 4 Z 4):**

Bei der schwerpunktmäßigen Aufzählung der an den Landeshauptmann delegierbaren Aufgaben des Bundesministers erübrigt es sich im Hinblick auf die Einschränkung der eisenbahnbehördlichen Aufgabenstellung im § 13 in der Fassung des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 151/2001, die Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten hier mit anzuführen.

**Zu Z 18 (§ 14 Abs. 1, 1a, 1b und 2):**

Die bisher zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn notwendige Konzession berechnete das Eisenbahnunternehmen zur Errichtung und zum Betrieb sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahn. Dieser bisherige Berechtigungsumfang einer Konzession kann auf Grund der Vorgaben der Richtlinie 2001/13/EG nur mehr für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, aufrecht erhalten werden. Inhaber von Konzessionen, die zum Bau und Betrieb von Hauptbahnen und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, berechnen, bedürfen hinkünftig für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen Schienenbahnen einer Verkehrsgenehmigung. Wie schon bisher bedarf es zum Bau und Betrieb von bundeseigenen Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- und Nebenbahnen vernetzt sind, sowie zum Bau und zum Betrieb sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen bundeseigenen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, keiner Konzession.

**Zu Z 19 und 20 (§ 14 Abs. 5 und 5a):**

Auf Grund der Vorgaben der Richtlinie 2001/13/EG bedürfen alle Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im EU und EWR-Raum erbringen, einer Genehmigung im Sinne dieser Richtlinie, die im Eisenbahngesetz 1957 als Verkehrsgenehmigung bezeichnet wird. Davon sind entsprechend dieser Richtlinie Eisenbahnunternehmen ausgenommen, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Inselbetrieben erbringen und solche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Personenverkehrsleistungen im Stadt- und Vorortverkehr oder Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr auf der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens erbringen. Für die Erbringung (nur) solcher Eisenbahnverkehrsleistungen ist in § 14 Abs. 5a eine Ausnahme von der in Abs. 5 vorgesehenen Pflicht, eine Verkehrsgenehmigung zu erwirken, und hierfür ist eine (nur innerstaatliche) Verkehrskonzession vorgesehen, die der bisherigen Konzession nach § 17 Abs. 2a nachgebildet ist.

**Zu Z 21 (§ 14 Abs. 6):**

Der angepasste Wortlaut dieser schon bisher vorgesehenen Bestimmung bezieht sich auf ausländische Genehmigungen, die nach diesem Gesetz als Verkehrsgenehmigungen bezeichnet sind, und sonstige bei der Ausübung der Zugangsrechte nach den Regelungen dieses Bundesgesetzes erforderliche Rechtsakte.

**Zu Z 22 (§ 17 Abs. 2 zweiter Satz):**

Anstelle des Begriffes „Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen“, der im § 14 Abs. 2 nicht mehr vorkommt, wird auf den Inhalt des Konzessionsantrages abgestellt.

**Zu Z 23 (Entfall des § 17 Abs. 2a):**

Durch die Einführung der Rechtsinstitute der Verkehrsgenehmigung und der Verkehrskonzession ist der § 17 Abs. 2a nicht mehr erforderlich.

**Zu Z 24 (Entfall des § 17 Abs. 6 letzter Satz):**

Im Zuge des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 151/2001, wurde das Heimfallsrecht zugunsten des Bundes beseitigt. Somit ist der letzte Satz des § 17 Abs. 6, der noch auf das Heimfallsrecht abstellt, obsolet geworden.

**Zu Z 25, 40 und 71 (§ 17 Abs. 7 und 8, Entfall des §§ 30 und 129):**

Um sämtliche auf die Konzession bezughabenden Regelungen zwecks besserer Übersicht in einem Paragraphen zusammenzufassen, wurden die bisherigen §§ 108 (§ 129 neu) und 30 dem § 17 als Abs. 7 und 8 angefügt.

**Zu Z 26 bis 28 (§§ 17a bis 17q):**

Der Begriff „Europakonzession“ wird in den Begriff „Verkehrsgenehmigung“ umbenannt. Die §§ 17a bis 17k entsprechen mit nur geringfügigen Änderungen den bisherigen §§ 1 bis 8 der Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, die mit In-Kraft-Treten der §§ 17a bis 17k ex lege aufgehoben werden soll. Neu eingeführt wird eine Verpflichtung des Versicherers, eine Beendigung oder Einschränkung des Versicherungsschutzes umgehend und unaufgefordert zu melden. Das Intervall für die Überprüfung, ob die Voraussetzungen für eine Verkehrsgenehmigung noch vorliegen, ist nunmehr gesetzlich, und nicht mehr bescheidmäßig, mit fünf Jahren festgelegt. § 17c Z 3 schließt es nicht aus, dass auch Verstöße gegen ausländische Verkehrsvorschriften, ausländische zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten oder ausländisches Arbeitnehmerschutzrecht berücksichtigt werden können. Zu § 17i ist festzuhalten, dass dieser nur zur Entziehung oder Einschränkung einer Verkehrsgenehmigung, nicht aber zur Entziehung einer dieser Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltenden Konzession, Genehmigung oder Bewilligung berechtigt; hier steht nur das Instrumentarium des § 17j Abs. 2 zur Verfügung. Ist die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes durch die Tätigkeit eines ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht mehr gegeben, kann eine Einstellung des Betriebes eines solchen Eisenbahnverkehrsunternehmens bescheidmäßig verfügt werden.

Die Regelungen über die Verkehrskonzession sind im Wesentlichen den Regelungen über die Verkehrsgenehmigung nachgebildet, wobei aber in der Verkehrskonzession auch ein örtlicher Bereich festgelegt werden kann, in dem die beantragten Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen sind; dies ist bei Entscheidung, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrskonzession vorliegen, entsprechend zu berücksichtigen. Eine weitere Besonderheit für das Verfahren zur Erteilung einer Verkehrskonzession ist insofern vorgesehen, als es genügt, dass das Vorliegen der im Gesetz aufgezählten Elemente der fachlichen Eignung – soweit es nach der Formulierung im § 17e der Sache nach nicht schon um eine bloße Glaubhaftmachung geht – vorerst insgesamt nur glaubhaft ist und die Erfüllung der Voraussetzung insgesamt nach Erteilung der Verkehrskonzession, aber vor Betriebseröffnung dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachgewiesen wird.

**Zu Z 29 (§ 19 Abs. 4 letzter Satz):**

Der neue, die bisherige Verordnungsermächtigung ergänzende Satz dient der Umsetzung von Artikel 7 der Richtlinie 2001/12/EG im Hinblick auf staatlich festzulegende Sicherheitsnormen und Sicherheitsvorschriften. Grundlegende Anforderungen, die sich zweckmäßigerweise und in zunehmendem Ausmaß aus gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen (internationalen oder innerstaatlichen) Rechtsvorschriften ergeben, bedürfen keiner Festlegung in einer solchen Verordnung.

**Zu Z 31 (§ 22 Abs. 1 und 2):**

Anders als nach der herkömmlichen Regelung, wie sie etwa für Straßenbahnen weitergilt, werden Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Fahrplan auf Basis des von der Zuweisungsstelle erstellten Netzfahrplanes zu erstellen haben.

Wegen der Änderung des Begriffes „Eisenbahnverkehrsunternehmen“, der nunmehr Eisenbahnunternehmen nicht erfasst, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht vernetzten Nebenbahnen erbringen, ist in dem bisher

im Abs. 4 und nun im Abs. 1 vorgesehenen Verweis auf die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsrechts begrifflich auf Eisenbahnunternehmen abzustellen, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und Nebenbahnen erbringen.

Der bisher im Abs. 2 mitenthaltene Satzteil, dass die Veröffentlichung von Regelungen für die Festsetzung des Benützungsentgeltes rechtzeitig zu veranlassen ist, kann hier im Hinblick auf die neuen detaillierten Regelungen über die Schienennetz-Nutzungsbedingungen entfallen.

**Zu Z 33 (§ 22 Abs. 6):**

Die Zitierung des Wehrgesetzes wird im Hinblick auf dessen Wiederverlautbarung angepasst.

**Zu Z 34 (§ 23):**

Wegen der Änderung des Begriffes „Eisenbahnverkehrsunternehmen“, der nunmehr Eisenbahnunternehmen nicht erfasst, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht vernetzten Nebenbahnen erbringen, ist auf Eisenbahnunternehmen abzustellen, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und Nebenbahnen erbringen.

**Zu Z 37, 53, 54 und 56 (§§ 26 Abs. 5, 86, 87 und 91 Abs. 1):**

Bedingt durch die Umnummerierung der §§ 103 bis 114 und durch die Änderung von Grobgliederungseinheiten müssen Zitierungen, die sich auf diese unnummerierten Bestimmungen oder Grobgliederungseinheiten beziehen, angepasst werden.

**Zu Z 39 (§ 28):**

Da mit einer Konzession zum Bau und zum Betrieb einer Nebenbahn, die mit einer anderen Haupt- oder Nebenbahn vernetzt ist, nicht mehr auch die Berechtigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf einer solchen Nebenbahn verbunden ist, ist es notwendig, auch für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen Nebenbahnen die Möglichkeit einzuräumen, bei Vorliegen der Voraussetzungen Erleichterungen zu gewähren.

**Zu Z 42 (§ 37 Abs. 2):**

Die noch aus dem früheren Regelungssystem stammende Formulierung im § 37 Abs. 2, nämlich dass - wenn die Erteilung der Betriebsbewilligung nicht ohnedies schon mit der zur Genehmigung des Bau beantragt und verbunden wurde - die Erteilung der Betriebsbewilligung vom Eisenbahnunternehmen zu beantragen sei, wird ausdrücklich dahingehend klargestellt, dass nicht die Antragslegitimation zu Lasten von Unternehmen etwa der Fahrzeugindustrie eingeschränkt wird (welchen im Übrigen im § 53a Abs. 2 ein Mitbenützungsrecht für Erprobungszwecke eingeräumt ist).

**Zu Z 43 (§ 48):**

In dieser Bestimmung erfolgt eine terminologische Anpassung. Der nur mehr auf Haupt- und vernetzte Nebenbahnen bezogene Begriff des Eisenbahninfrastrukturunternehmens wird ergänzt um den Hinweis auf Eisenbahnunternehmen, die nicht vernetzte Nebenbahnen betreiben.

**Zu Z 44 (§ 50 Abs. 3):**

Auf Seilbahnen ist nun das Seilbahngesetz 2003 anzuwenden und die vorliegende Ausnahmebestimmung für Seilbahnunternehmen wurde entbehrlich.

**Zu Z 46 (§§ 53a bis 75):**

§ 53a: § 53a entspricht dem bisherigen § 55 insofern, als Anschluss und Mitbenützung zu gewähren sind, und dies zugunsten aller Arten von Eisenbahnunternehmen und in der Rechtsform eines Vertrages, der nun - wie beim Zugang - an die Schriftform gebunden sein soll.

§ 53b: § 53b entspricht dem bisherigen § 68 Abs. 5 mit der Maßgabe, dass das Eisenbahnunternehmen nunmehr von Gesetzes wegen zur Durchführung von Verhandlungen verpflichtet ist.

§ 53c: § 53c entspricht hinsichtlich des Anschlusses und der Mitbenützung dem bisherigen § 71 mit der Maßgabe, dass die Beschwerdeführerin nicht mehr den Text des angestrebten Vertrages zu verfassen hat, sondern nunmehr den wesentlichen Inhalt des angestrebten Vertrages zu bezeichnen hat. Dies deshalb, da es für Anschluss- oder Mitbenützungswerber in der Praxis äußerst schwierig ist, einen Vertragstext zu erstellen, andererseits die Schienen-Control Kommission seit dem Jahr 2000 bzw. ihr Vorläufer, die mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 eingerichtete Schiedsstelle seit 1998, zwischenzeitlich Erfahrungen in Anschluss- und Mitbenützungsstreitigkeiten sammeln konnte und somit unter Mitwirkung der auch für Anschluss- und Mitbenützungssachen eigens hierfür geschaffenen Schienen-Control GmbH in der Lage ist, einen Vertragstext auszuarbeiten und ihrer bescheidmäßigen Erledigung zugrunde zu legen.

§ 53d: § 53d entspricht dem bisherigen § 72 Abs. 2.

§§ 53e und 53f: Wie bereits nach derzeitiger Rechtslage für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen wird der Schienen-Control Kommission das Recht zur Ausübung einer Wettbewerbsaufsicht und der Schienen-Control GmbH das Recht zur Verfügung von Zwangsmaßnahmen auch für Anschluss- oder Mitbenützungsangelegenheiten eingeräumt.

§ 54: Dieser entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 54, wobei jedoch nicht vernetzte Nebenbahnen vom Zweck des 6. Teiles ausgenommen sind.

§ 55: Mit Abs. 1 und 3 dieser Bestimmung werden Artikel 4, 6 und 9 der Richtlinie 2001/12/EG umgesetzt, die ein im Rechnungswesen von Gebietskörperschaften unabhängiges Eisenbahnverkehrsunternehmen und im Rechnungswesen die Erstellung und Veröffentlichung von Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für Güterverkehrsleistungen auf der Schiene verlangen. Abs. 2 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 63. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass weitere spezifische Trennungsrechnungserfordernisse für den Bereich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen schon bisher und weiterhin gesondert nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung Nr. 1893/91 vorgeschrieben sind.

§ 56: Der § 56 entspricht dem bisherigen § 56 mit der Maßgabe, dass Zugangsrechte auf Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, wegfallen. Weiters wird klargestellt, dass vor Zuweisung von Zugtrassen der Zuweisungsstelle eine Sicherheitsbescheinigung vorzulegen ist.

§ 57: § 57 Z 1, 2, 3, 5 und 6 entspricht dem bisherigen § 57 mit der Maßgabe, dass auch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft mitumfasst sind. Der Zugang zur Schieneninfrastruktur setzt, soweit nicht Z 5 oder 6 zum Tragen kommt, voraus, dass Zugangsberechtigten die Eigenschaft eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zukommen muss; diese Eigenschaft kommt ihnen nur zu, wenn ihnen eine Verkehrsgenehmigung, Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt ist; die Erbringung von Traktionsleistungen für einen Zugangsberechtigten durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen ist nicht ausgeschlossen, wird aber bei der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung zu berücksichtigen sein. In Z 4 entfällt die Gegenseitigkeitsklausel. Die Z 4 ist jedoch in Verbindung mit der Übergangsbestimmung des § 133 Abs. 11 zu lesen. Daraus ergibt sich, dass die Z 4 erst ab 15. März 2008 anzuwenden ist. Bis dahin sind Zugangsrechte für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Verkehrsleistungen im Güterverkehr nur auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz eingeräumt. Für Zugangsberechtigte mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft gilt jedoch die im § 133 Abs. 10 vorgesehene Gegenseitigkeitsklausel.

§ 57a: Diese Bestimmung dient der Umsetzung von Art. 16 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2001/14/EG.

§ 58: Mit § 58 wird Artikel 5 der Richtlinie 2001/14/EG umgesetzt. Über die Umsetzung hinaus werden auch Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie bisher auch durch den derzeit gültigen § 58, zur Erbringung von Serviceleistungen, die Zugangsberechtigte zur Ausübung des Zuganges benötigen, verpflichtet. Aus Abs. 2 kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zwecks Zurverfügungstellung von Serviceleistungen flächendeckend Ressourcen schaffen muss; nur dort, wo die entsprechenden Ressourcen vorhanden sind, besteht die Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, Serviceleistungen zur Verfügung zu stellen. Für Zugangsberechtigte mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist auf die Anwendbarkeit nach Maßgabe der Übergangsbestimmung in § 133 Abs. 10 zu verweisen.

§ 59: Um Transparenz und einen nicht diskriminierenden Zugang zur Schieneninfrastruktur für alle Zugangsberechtigten sicherzustellen, sind alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Diese Informationen über die Modalitäten des Zugangs waren bisher mit den Instrumenten der allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) und Standardsicherheitsbescheinigungen vorgesehen und werden nun aufgrund der Richtlinienvorgaben zu umfassenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgebaut. § 59 Abs. 1 Z 1 lit. a) enthält dabei die Angaben, die bisher die Standardsicherheitsbescheinigungen zu enthalten haben, Abs. 1 Z 2 enthält Entgeltregelungen und Abs. 1 Z 3 regelt im Wesentlichen die Einzelheiten des Zuweisungsverfahrens sowie die Informationen, die Zugangsberechtigten über Abs. 1 Z 1 hinaus zugänglich zu machen sind. Eine Pflicht zur Genehmigung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird - zum Unterschied von der Anfangsphase für die bisherigen AGB - für nicht mehr für erforderlich erachtet (vgl. auch den Deregulierungsauftrag). Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht wird die Schienen-Control Kommission darüber zu wachen haben, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht diskriminierend sind.

§ 59a: Für die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen haben Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie auch schon bisher, allgemeine Geschäftsbedingungen zu erstellen. Eine Pflicht zur Genehmigung von allgemeinen Geschäftsbedingungen wird - zum Unterschied von der Anfangsphase für die bisherigen AGB - für nicht mehr für erforderlich erachtet (vgl. auch Deregulierungsauftrag). Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht wird die Schienen-Control Kommission darüber zu wachen haben, dass die allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht diskriminierend sind.

§ 59b: Mit dieser Bestimmung soll verhindert werden, dass ein Zugangsberechtigter vorsorglich im Netzfahrplanerstellungsverfahren die Zuweisung von bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigenden Zugtrassen begehrt, sich diese aber, da er sie nicht benötigt, nicht zuweisen lässt.

§ 60: § 60 entspricht dem bisherigen § 65 Abs. 2.

§ 61: Während grundsätzliche Sicherheitsanforderungen für den Zugang neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen schon im Rahmen der jeweiligen Genehmigungs- bzw. Betriebsbewilligungsverfahren nach diesem Bundesgesetz (zur Erteilung von Verkehrsgenehmigungen oder Verkehrskonzessionen und bezüglich Fahrbetriebsmittel, Betriebsleiter, allgemeine Anordnungen) durch die Eisenbahnbehörden geprüft werden bzw. die Prüfergebnisse ausländischer Behörden nach § 14 Abs. 6 anzuerkennen sind, verbleibt die Notwendigkeit, dass zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen sich einer Überprüfung der Erfüllung der darüber hinausgehenden streckenbezogenen Anforderungen unterziehen, und dies, indem sie die nach der Richtlinie 2001/14/EG weiterhin vorgesehene Sicherheitsbescheinigung des Fahrwegbetreibers einholen. Die jeweiligen technischen und betrieblichen Anforderungen, die auch Prüfungsmaßstab zur Beurteilung der jeweiligen Eignung des zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmens bzw. seines Personals und seiner Fahrbetriebsmittel vor Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung sind, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereits vorweg im Rahmen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen klarzustellen (§ 59 Abs. 1 Z 1). Die Regelung über die Sicherheitsbescheinigung selbst im § 61 entspricht der bisher dort vorgesehenen, mit der Maßgabe, dass der im Abs. 2 vorgesehene Antrag an die Schienen-Control GmbH auf Festsetzung einer angemessenen Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ausschließlich vom Zugangsberechtigten gestellt werden kann.

§ 62: Entsprechend der Richtlinie 2001/14/EG obliegt die Netzfahrplanerstellung, die Vereinbarung von Rahmenregelungen, die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des hierfür durchzuführenden Verfahrens, die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes und der Entgelte für sonstige Leistungen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber seines Fahrweges. Um Diskriminierungen zu vermeiden, dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die vorgenannten Tätigkeiten dann nicht selbst ausüben, sondern haben diese einer anderen geeigneten Stelle oder einem anderen geeigneten Unternehmen zu übertragen, wenn sie nicht rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Klarstellend sei hier angefügt, dass die Zuweisung von Zugtrassen innerhalb eines integrierten Eisenbahnunternehmens durch den Begriff „Zuweisung von Zugtrassen“ miterfasst ist. Die gebotene Übertragung der Aufgabe an andere geeignete Stellen oder andere geeignete Unternehmen ist gebunden an das Erfordernis, dass diese selbst rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind und der Übertragungsvertrag keine Regelungen enthält, die eine gesetzeskonforme Ausübung der Aufgabe durch die externe Zuweisungsstelle beeinträchtigt oder vereitelt.

§ 63: Entsprechend dem Artikel 13 der Richtlinie 2001/14/EG dürfen zugewiesene Zugtrassen nicht übertragen werden oder für eine andere als die angegebene Verkehrsleistung genutzt werden. Die Dauer der Zuweisung einer Zugtrasse ist mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt. Durch eine Rahmenregelung kann Fahrwegkapazität für eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode zugewiesen werden.

§ 64: Mit einer Rahmenregelung kann die Zuweisung von Fahrwegkapazität für eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode zugewiesen werden. Konkrete Zugtrassen dürfen jedoch nicht zugewiesen werden. Die Laufzeit soll grundsätzlich nicht mehr als fünf Jahre betragen. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren sind unter Angabe der Investitionen und Risiken, die diesem Vertrag als Motiv zugrunde liegen, der Schienen-Control GmbH anzuzeigen. Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren bedürfen einer Genehmigung der Schienen-Control Kommission. Zur Rechtsform der Rahmenregelung wird auf die erläuternden Bemerkungen zu § 70a verwiesen.

§ 64a: Zwecks bestmöglicher Nutzung der österreichischen Schieneninfrastruktur, insbesondere zur Herbeiführung einer bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr, haben inländische Zuweisungsstellen untereinander und mit ausländischen Zuweisungsstellen zusammenzuarbeiten.

§ 65: Die Netzfahrplanerstellung erfolgt durch die Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr. Der Zeitraum, in dem der Netzfahrplan gültig ist, ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen, sollten diese keine Einigung erzielen, durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung eines internationalen Gleichklanges festzulegen (derzeit ist nach der aktuellen Kommissionsentscheidung ein Wechsel am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr vorgesehen). Bei der Netzfahrplanerstellung sind soweit wie möglich alle Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zu berücksichtigen.

§ 65a: Entsprechend Artikel 28 der Richtlinie 2001/14/EG ist die für Instandhaltungszwecke des Fahrweges notwendige Fahrwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen, wobei den Auswirkungen hierfür auf Zugangsberechtigte angemessen Rechnung zu tragen ist.

§ 65b: Ergibt sich bei der Netzfahrplanerstellung die Unvereinbarkeit von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierungsmaßnahmen um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Kommt keine Einigung zwischen Zugangswerbern zustande, ist nach Durchführung eines erfolglosen Streitbeilegungsverfahrens die strittige Zugtrasse demjenigen zuzuweisen, der das höchste Benützungsentgelt zu zahlen bereit ist. Soll eine strittige Zugtrasse zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen benötigt werden, gilt der Zuweisungsgrundsatz des § 63 Abs. 1.

§ 65c: Entsprechend Artikel 22 der Richtlinie 2001/14/EG hat die Zuweisungsstelle Schieneninfrastruktur für überlastet zu erklären, wenn Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen auch nach Koordinierung nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann oder die Schieneninfrastrukturkapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Im Rahmen der Netzfahrplanerstellung sind auf überlastet erklärter Schieneninfrastruktur Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vorrangig zu berücksichtigen. Andere Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen sind in der Rangfolge des gesellschaftlichen Nutzen der auf diesen zu erbringenden Verkehrsleistungen zu erledigen, wobei richtliniengemäß Güterverkehrsdiensten ein höherer gesellschaftlicher Nutzen beigemessen werden soll als Personenverkehrsdiensten.

§ 65d: Gemäß Artikel 25 der Richtlinie 2001/14/EG ist für überlastet erklärte Schieneninfrastruktur eine Kapazitätsanalyse vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen durchzuführen, deren Ziel die Ermittlung von Engpässen und Maßnahmen ist, wie die Engpässe kurz- oder mittelfristig beseitigt werden können.

§ 65e: Gemäß Artikel 26 der Richtlinie 2001/14/EG ist für überlastet erklärte Schieneninfrastruktur ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen. Dabei hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgrund der Kapazitätsanalyse betriebliche Maßnahmen auszuarbeiten, allenfalls auch erforderliche bauliche Maßnahmen. Bei den ÖBB in der neu vorgesehenen Struktur wären diese Maßnahmen in den jeweiligen Geschäfts- und Rahmenplänen zu berücksichtigen. Klarstellend sei hier nur hinzugefügt, dass es sich auch bei dem Plan nach § 65 e um keinen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme handelt, die auf generelle Instrumente wie die der Generalverkehrsplanung abstellt. Solange kein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität erstellt ist oder mit dem Plan keine Fortschritte erzielt werden, darf erhöhtes Benützungsentgelt nicht eingehoben werden. Wenn der Plan aus Gründen, die sich dem Einfluss des Eisenbahninfrastrukturunternehmens entziehen oder zu ergreifende Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind, darf erhöhtes Benützungsentgelt nach Einholung einer Genehmigung durch die Schienen-Control Kommission eingehoben werden.

§ 66: Ungeachtet der schon aus der allgemeinen Betriebspflicht eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens bestehenden Verpflichtung, wird hier eine besondere Regelung für Störungen im Betrieb der Strecke eingeführt, die Artikel 29 der Richtlinie 2001/14/EG umsetzt, demzufolge das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Störung der Zugbewegungen so schnell wie möglich für die Herstellung der normalen Betriebssituation zu sorgen hat.

§ 67: Die Abs. 1 und 2 entsprechen inhaltlich dem Artikel 7 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 2001/14/EG. Abs. 3 und Abs. 5 entsprechen inhaltlich dem Artikel 8 Abs. 2 und Artikel 7 Abs. 6 der Richtlinie 2001/14/EG. Abs. 7 entspricht inhaltlich dem Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EG. Zu Abs. 7 sei klargestellt, dass mit den Betriebsstörungen im vorliegenden Zusammenhang spürbare Beeinträchtigungen, aber nicht jegliche geringfügige Zugverspätungen gemeint sind.

Die Richtlinie räumt über die vorgenannten Berechnungsgrundsätze für das Benützungsentgelt darüber hinaus unter gewissen Rahmenbedingungen fakultativ die Möglichkeit von Zuschlägen in Richtung Vollkostendeckung ein - von dieser Option kann gemäß der Regelung in Abs. 4 Gebrauch gemacht werden.

§ 68: Die Benützungsentgeltregeln sind ein wichtiger Faktor für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, aber auch für faire Zugangsbedingungen. Sie sollen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzt werden, wenn es aufgrund entsprechender Unabhängigkeit selbst die Zuweisungsstellenfunktion ausübt. Ansonsten soll das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sie als Vorschlag ausarbeiten, und die Entscheidung darüber als Festsetzung der Benützungsentgeltregeln obliegt der externen Zuweisungsstelle. Jedenfalls sind die Benützungsentgeltregeln in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder als Anhang derselben anzuschließen. Auf Grundlage der Benützungsentgeltregeln hat die Zuweisungsstelle die Höhe des Benützungsentgeltes im Einzelfall festzusetzen.

§ 68a: In Umsetzung des Art. 30 Abs. 3 der Richtlinie 2001/14/EG ist vorgesehen, dass Verhandlungen über die Höhe des Benützungsentgeltes nur unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH geführt werden dürfen.

§ 69: Das für die Zuweisung von Zugtrassen festgesetzte Benützungsentgelt ist an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten. Die in Abs. 2 und 3 geregelten Entgeltnachlässe entsprechen inhaltlich dem Artikel 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2001/14/EG.

§ 70: Die für sonstige Leistungen zu entrichtenden Entgelte sind nach den Grundsätzen eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts zu ermitteln. Abs. 2 entspricht inhaltlich dem Artikel 7 Abs. 7 und 8 der Richtlinie 2001/14/EG.

§ 70a: Die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen hat in der Rechtsform eines Vertrages zu erfolgen. Ist die Zuweisungsstelle nicht mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ident, sind die Verträge, da diese vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erfüllen sind und von der Zuweisungsstelle selbst nicht erfüllt werden können, im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abzuschließen. Die Rechtsform eines Vertrages ist in den Fällen nicht möglich, wenn einem integrierten Eisenbahnunternehmen auf eigener Schieneninfrastruktur von der Zuweisungsstelle Zugtrassen zugewiesen werden, da ja das integrierte Eisenbahnunternehmen mit sich selbst keinen Vertrag abschließen kann und ein Vertrag des integrierten Eisenbahnunternehmens mit der Zuweisungsstelle deshalb ausgeschlossen ist, da die Zuweisungsstelle diesen Vertrag selbst nicht erfüllen kann; aus diesem Grund ist die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zur Ausübung des Zugangsrechtes einschließlich sämtlicher Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten in einer Urkunde, die von der Zuweisungsstelle und dem integrierten Eisenbahnunternehmen zu unterfertigen ist, festzuhalten. Diese Urkunde ist etwa die Basis für die jeweilige Zuweisung von Benützungsentgelten und sonstigen Entgelten im gemäß § 55 getrennten Rechnungswesen. Die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt in der Rechtsform eines schriftlichen Vertrages.

§ 71: Der § 71 ist dem bisherigen § 68 nachgebildet, wobei Adaptionen des § 68 dadurch gerechtfertigt sind, dass nunmehr nicht mehr in allen Fällen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Zuweisung von Zugtrassen und Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen zuständig ist, ein Koordinierungsverfahren durchzuführen ist und nunmehr ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, die auf Schieneninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen liegen, von einem Zugangsberechtigten bei einer Zuweisungsstelle seiner Wahl eingebracht werden kann. Die Zuweisungsbegehren werden dem System der Richtlinie 2001/14/EG folgend in solche im Rahmen des Netzfahrplanes und andere (so genannte Ad-hoc-Anträge laut Richtlinie) unterschieden.

§ 72: Der § 72 ist den bisherigen §§ 69 und 71 nachgebildet. Die Beschwerdeführerin braucht jedoch nicht mehr den Text des angestrebten Vertrages zu verfassen, sondern hat nurmehr den wesentlichen Inhalt des angestrebten Vertrages zu bezeichnen. Dies deshalb, da es für die Beschwerdeführer, meistens kleinere Eisenbahnunternehmen, in der Praxis äußerst schwierig ist, einen Vertragstext zu erstellen, andererseits die Schienen-Control Kommission seit dem Jahr 2000 bzw. ihr Vorläufer, die mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 eingerichtete Schiedsstelle seit 1998, zwischenzeitlich Erfahrungen in Zugtrassenzuweisungsangelegenheiten und seit dem Jahr 2000 auch in Angelegenheiten der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen sammeln konnte und somit unter Mitwirkung der für diese Angelegenheiten eigens geschaffenen Schienen-Control GmbH in der Lage ist, einen Vertragstext auszuarbeiten und ihrer bescheidmäßigen Erledigung zugrunde zu legen.

Da Zugangsberechtigte mit der Zuweisung von Zugtrassen möglicherweise weit fortgeschrittene und nicht rückgängig machbare wirtschaftliche Gestionen getroffen haben, ist vorgesehen, dass ihnen eine auch zu Unrecht zugewiesene Zugtrasse nicht mehr zugunsten eines anderen Zugangsberechtigten, dem diese Zugtrasse zuzuweisen gewesen wäre, im Zuge eines Beschwerdeverfahrens entzogen werden kann; es ist nurmehr in dem die Beschwerde erledigenden Bescheid die Rechtswidrigkeit der Zugtrassenzuweisung festzustellen; die Parteistellung in einem derartigen Verwaltungsverfahren ergibt sich aus § 8 AVG.

§ 73: Der § 73 ist dem bisherigen § 71 nachgebildet. Der erste Absatz der besonderen Erläuterungen zu § 72 gilt auch sinngemäß für den § 73.

§ 73a: Der § 73a ist dem bisherigen § 72 nachgebildet. Da die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen im Falle des § 70a Abs. 2 in einer Urkunde festgehalten wird, ist auch diese der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

§ 74: Der § 74 ist dem bisherigen § 73 mit der Maßgabe nachgebildet, dass auch die Schienennetz-Nutzungsbedingungen ständig der Wettbewerbsaufsicht der Schienen-Control Kommission unterliegen, zumal diese nicht mehr genehmigungspflichtig sind.

§ 74a: Der Abs. 1 ist dem bisherigen § 74 Abs. 1 nachgebildet. Da nunmehr jährlich ein Netzfahrplan zu erstellen ist und im Netzfahrplanerstellungsverfahren die Zugtrassenzuweisungsbegehren zu behandeln sind, kann auf eine Nachfolgeregelung des bisherigen § 74 Abs. 2 verzichtet werden. An Stelle einer solchen Regelung ist aber vorgesehen, dass die Zuweisungsstellen den Netzfahrplan und die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen der Schienen-Control GmbH zu übermitteln haben.

§ 75: Der § 75 entspricht dem bisherigen § 75 mit der Maßgabe, dass an Stelle der Behörde nunmehr die Schienen-Control GmbH selbst die Frist für die Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes festsetzen darf.

**Zu Z 48 (§ 77 Abs. 1):**

Der Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control GmbH war im Wesentlichen schon bisher gegeben und wird richtliniengemäß angepasst.

**Zu Z 49 (§ 80):**

Ergänzend zur bisherigen Regelung des § 80 wird klargestellt, dass der Personal- und Sachaufwand der Schienen-Control GmbH auch den Personal- und Sachaufwand der Schienen-Control Kommission miteinschließt. Die Pflicht zur Tragung der Kosten trifft die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Zugang auf von § 56 erfasster Schieneninfrastruktur ausüben; auf Grund der geänderten Bestimmung des Begriffes Eisenbahninfrastrukturunternehmen und des Begriffes Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft die Kostentragungspflicht nicht mehr Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Inselbetrieben erbringen. Klargestellt wird weiters, dass die Schienen-Control GmbH die Kostenbeiträge pro Netzfahrplanperiode bescheidmäßig vorzuschreiben und einzuheben hat.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird weiters ermächtigt, in der Verordnung die Vorschreibung von Vorauszahlungen an die Schienen-Control GmbH zu regeln.

**Zu Z 51 (§ 81 Abs. 2):**

Auch die Formulierung des Zuständigkeitsbereiches der Schienen-Control Kommission wird angepasst.

**Zu Z 55 und 63 (§ 90 und § 101 Abs. 1):**

Die Begriffsbestimmungen folgen den Vorgaben aus den Richtlinienbestimmungen.

**Zu Z 58 und 59 (§ 94 Abs. 3 Z 2 und § 95 Abs. 1 und 2 Z 1 und 2):**

Die Zitierungen werden an das Bundesvergabegesetzes 2002 angepasst.

**Zu Z 60 (§ 96 Abs. 1):**

Ergänzend zur bisherigen Regelung wird festgelegt, welche Normen und Spezifikationen anzuwenden sind, wenn TSI oder europäische Spezifikationen nicht vorliegen oder TSI für nicht anwendbar erklärt wurden.

**Zu Z 61 (§ 99):**

Es wird klargestellt, dass die Beurteilung von Teilsystemen auf ihre Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen dann nicht auf Grundlage einschlägiger TSI zu erfolgen hat, wenn die einschlägige TSI gemäß § 100 für nicht anwendbar erklärt worden ist. Solange eine einschlägige TSI nicht existiert oder gemäß § 100 für nicht anwendbar erklärt worden ist, ist die Übereinstimmung eines Teilsystems mit den grundlegenden Anforderungen anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes und in den Verfahren nach §§ 32 bis 37 festzustellen.

**Zu Z 64 (§ 101 Abs. 4):**

Die bei vorliegenden und anzuwendenden TSI nötige EG-Prüferklärung soll auch der Behörde vorgelegt werden, und Prüfergebnisse der benannten Stelle sind in deren Verfahren zu berücksichtigen.

**Zu Z 66 (§§ 103 bis 123):**

§ 103: Diese Bestimmung gibt die Zielsetzung des Gesetzesvorhabens an, nämlich die Sicherstellung der Interoperabilität des konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem.

§ 104: Zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören bestimmte Schienenbahnen und Fahrzeugsysteme, die für den Fahrbetrieb auf diesen Schienenbahnen geeignet sind. Die dazu gehörenden Schienenbahnen sind als Teil des in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG (des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996) über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes bzw. aus der Kartendarstellung 3.11 im Anhang I Abschnitt 3 ersichtlichen transeuropäischen Eisenbahnnetzes ausgewiesen.

§§ 105 bis 108, 110, 112 und 117 : Die Definition der Begriffe Interoperabilität, Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), Umrüstung, Erneuerung, grundlegende Anforderungen, Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme folgt dem Artikel 2 der Richtlinie 2001/16/EG. Die grundlegenden Anforderungen sind die Bedingungen, denen jedenfalls das konventionelle österreichische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten zu entsprechen haben. Die nähere Ausgestaltung dieser grundlegenden Anforderungen erfolgt für Teilsysteme durch die TSI und für Interoperabilitätskomponenten durch europäische Spezifikationen. Die TSI sind als Entscheidungen der Kommission vorgesehen und werden im Amtsblatt

der Europäischen Gemeinschaften kundgemacht. Sie werden unmittelbar anzuwenden sein, für die Ausgestaltung des künftigen konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems, für die Prüfung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen, und die Ergebnisse werden in einschlägige Verfahren nach dem Eisenbahngesetz einfließen. Der Begriff Europäische Spezifikationen ist bereits im § 20 Z 16 BVergG definiert, sodass eine nochmalige Definition im Rahmen dieses Gesetzesvorhabens nicht notwendig ist. In §§ 107 und 108 wird mit den Definitionen unter Umrüstung in aller Regel eine kapazitätserweiternde Änderung, unter Erneuerung eine kapazitätserhaltende Ersatzmaßnahme erfasst sein.

§ 109: Als benannte Stellen im Sinne der Richtlinie 2001/16/EG werden gemäß Akkreditierungsgesetz akkreditierte Stellen und von der Europäischen Union in einer Liste veröffentlichte Stellen bestimmt. Eine Verpflichtung, für Prüfungen und Bewertungen, die in Österreich durchgeführt werden, gemäß Akkreditierungsgesetz akkreditierte Stellen heranzuziehen, besteht demnach nicht.

§ 111: Entsprechend Artikel 6 Abs. 5 der Richtlinie 2001/16/EG wird vorgesehen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem mit der Erstellung von TSI beauftragten Gremium vorhandene Daten bereitzustellen hat. Die Eisenbahnunternehmen haben dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie derartige verfügbare Daten zur Verfügung zu stellen.

§ 113: Entsprechend der Vorgabe der Richtlinie 2001/16/EG wird das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, die entweder den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, oder die trotz Vorliegens einer EG-Erklärung die Einhaltung grundlegender Anforderungen beeinträchtigen, verboten. Im letzteren Fall hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den freien Warenverkehr mit Komponenten gleichen Typs mit Verordnung – diese richtet sich vor allem an nicht näher bekannte Gewerbetreibende – zu verbieten. Mit der Überwachung ist im gegebenen Sachzusammenhang des Inverkehrbringens von Komponenten – wobei es um eine anlassbezogene Missbrauchsaufsicht geht – die Bezirksverwaltungsbehörde betraut.

§ 114: Die Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen und allenfalls ihre Gebrauchstauglichkeit sind anhand von in TSI vorgesehenen Bedingungen, einschließlich europäischer Spezifikationen, festzustellen. Solange vor Erlassung einer TSI europäische Spezifikationen nicht existieren oder eine TSI für nicht anwendbar erklärt wurde, ist die Konformität mit den grundlegenden Anforderungen anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

§ 115: Die EG-Erklärung, die grundsätzlich vom Hersteller auszustellen ist, begründet die widerlegbare Vermutung, dass die Interoperabilitätskomponente den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht. Gegenstand und Inhalt der EG-Erklärung sind im Anhang IV der Richtlinie 2001/16/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

§ 116: Eine fehlerhafte EG-Erklärung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für ungültig zu erklären. Entsprechend der Richtlinie 2001/16/EG ist dies der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mitzuteilen.

§ 118: Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist anhand anwendbarer TSI festzustellen. Solange solche nicht existieren, oder existierende TSI gemäß § 119 für nicht anwendbar erklärt sind, ist diese anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes und in den Verfahren nach §§ 32 bis 37 festzustellen.

§ 119: Artikel 7 der Richtlinie 2001/16/EG erlaubt es den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, bei bestimmten Vorhaben von der Anwendung bestimmter TSI, auch solcher für Fahrbetriebsmittel, abzusehen. Von dieser Ermächtigung wird hier Gebrauch gemacht. Ein solches vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu führendes Ausnahmebewilligungsverfahren für die Nichtanwendbarkeit der TSI im Einzelfall wird in der Regel auf Antrag des Eisenbahnunternehmens bzw. der Planungs- und Errichtungsgesellschaft einzuleiten und mit der entsprechenden Unterlage zu begründen sein.

§ 120: Für jedes Teilsystem, für welches eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, hat der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter eine EG-Prüferklärung auszustellen. Vor Ausstellung der EG-Prüferklärung ist durch eine benannte Stelle eine EG-Prüfung durchzuführen. Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung der Interoperabilität des Teilsystems und seiner Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen.

§ 121: Inhalt und Umfang der EG-Prüfung sind detailliert im Anhang VI der Richtlinie 2001/16/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

§§ 122 und 123: Entsprechend Artikel 24 der Richtlinie 2001/16/EG werden Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Erstellung und Veröffentlichung von Infrastruktur- und Fahrzeugregistern verpflichtet, in denen die Hauptmerkmale der Teilsysteme und deren Übereinstimmung mit in den TSI vorgesehenen Merkmalen darzustellen sind.

**Zu Z 68 (§ 125):**

Die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen ohne hiefür erforderliche Verkehrsgenehmigung, Verkehrskonzession oder ohne eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 14 Abs. 6 gleichzuhaltende Konzession, Genehmigung oder Bewilligung wird ergänzend als Verwaltungsübertretung eingefügt.

**Zu Z 69 (§ 126):**

Mit § 126 werden die Strafbestimmungen für die Regelungsbereiche des nun fünften bis siebenten Teils des EisbG angepasst und ergänzt.

**Zu Z 70 (§§ 127 und 128):**

Die Strafbestimmung für den Regelungsbereich der Interoperabilität wird im Hinblick auf die Regelungen für die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ergänzt. Die Regelung über eine allfällige Verwalterbestellung wird insofern klargestellt, als sie sich auf den Bau und Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen bezieht (nicht auf Eisenbahnverkehrsunternehmen).

**Zu Z 73 (Entfall des § 130 Abs. 1 und 6):**

Diese Bestimmungen können entfallen, da die darin angeführten Rechtsnormen nicht mehr Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung sind.

**Zu Z 74 (§ 130 Abs. 8):**

Mit dieser Bestimmung wird die - nun vollständige - Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG und 2001/16/EG festgehalten.

**Zu Z 75 (§ 130 Abs. 10):**

Zweckmäßigerweise wird auf die Anhänge der Richtlinie 2001/16/EG verwiesen, aus verfassungsrechtlichen Gründen in der vorliegenden Fassung.

**Zu Z 78 (Entfall des § 132 Abs. 3, 4 und 6):**

Abs. 3 entfällt im Hinblick auf das neue Verkehrsgenehmigungssystem. Abs. 4 ist bereits durch Zeitablauf obsolet geworden. Die Regelung im Abs. 6 für die Anfangsphase der Anwendung der Regelungen über die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems kann ebenfalls entfallen.

**Zu Z 79 (§ 133):**

Während für die nach § 14 Abs. 1 erfassten Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen weiterhin eine Konzession sowohl für den Bau und Betrieb der Eisenbahn als auch für die Erbringung der Eisenbahnverkehrsleistungen auf dieser Eisenbahn vorgesehen ist, werden in den folgenden Absätzen des § 14 die Berechtigungen für die Haupt- und vernetzten Nebenbahnen im Sinne der EG-Richtlinien nun durchgehend getrennt behandelt. Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen berechtigen auch die bisherigen gesamthaften Konzessionen für Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen auch für Eisenbahnverkehrsleistungen auf dieser Eisenbahn selbst nicht mehr. Es sind nun jedenfalls gesonderte Berechtigungen notwendig. Die bestehenden Konzessionen für solche Bahnen, die selbstverständlich aufrecht bleiben, berechtigen weiterhin zum Bau und Betrieb der Strecke, berechtigen aber künftig nicht mehr zur Erbringung der Eisenbahnverkehrsleistungen, weil hiefür das gemeinschaftsrechtlich harmonisierte System einheitlicher Genehmigungen für Eisenbahnverkehrsleistungen neu eingeführt wird, und flankierend für den Bereich der gemeinschaftsrechtlich ausgenommenen Verkehrsleistungen eine ähnlich gestaltete innerstaatliche Verkehrskonzession eingeführt wird. Für den Übergang auf das neue System nach § 14 sind im § 133 Bestimmungen vorgesehen, die jeweils von den verschiedenen aufgrund des bisherigen Eisenbahngesetzes bestehenden Typen von Berechtigungen ausgehen und den Übergang in den einzelnen Fallkonstellationen erleichtern sollen:

Abs. 1: Die Neufassung im § 14 Abs. 1 erfordert es klarstellend vorzusehen, dass vor Kundmachung dieser neuen Gesetzesfassung verliehene Konzessionen zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen und von Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, weiterhin auch als solche zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnen gelten.

Abs. 2: Da nunmehr eine zum Bau und Betrieb einer Hauptbahn oder einer mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzten Nebenbahn verliehene Konzession nicht mehr zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen, die über Personenverkehrsleistungen im Stadt- und Vorortverkehr oder von über Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr hinausgehen, auf der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahn berechtigt, und zur Erbringung dieser Eisenbahnverkehrsleistungen eine Verkehrsgenehmigung notwendig ist, werden die Konzessionsinhaber eine Verkehrsgenehmigung zu erwirken haben. Da hiefür zur Abwicklung des Verwaltungsverfahrens ein gewisser Zeitraum erforderlich ist, wird übergangsmäßig festgelegt, dass die Konzessionsinhaber noch ein Jahr lang zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnen berechtigt sind. Wird über einen drei Monate vor dieser Frist gestell-

ten Antrag auf Erteilung der Verkehrsgenehmigung nicht entschieden, verlängert sich diese Frist erst- und letztmalig um ein weiteres Jahr.

Abs. 3: Auch ein zum Bau und Betrieb einer Hauptbahn oder einer mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzten Nebenbahn verliehene Konzession, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahn berechtigt, die über die Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- und Vorortverkehr oder von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr nicht hinaus gehen, ist zur Erbringung dieser Eisenbahnverkehrsleistungen nicht mehr berechtigt; für die Erbringung solcher Eisenbahnverkehrsleistungen ist eine Verkehrskonzession notwendig. Die Konzessionsinhaber werden eine Verkehrskonzession zu erwirken haben. Da auch hiefür zur Abwicklung des Verfahrens ein gewisser Zeitraum erforderlich ist, wird übergangsmäßig festgelegt, dass die Konzessionsinhaber noch ein Jahr lang zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnen berechtigt sind. Wird über einen drei Monate vor dieser Frist gestellten Antrag auf Erteilung der Verkehrskonzession nicht entschieden, verlängert sich diese Frist erst- und letztmalig um ein weiteres Jahr.

Abs. 4: Eine analog dem Abs. 3 geltende Regelung gilt auch für solche Eisenbahnunternehmen, die über eine Konzession nach § 17 Abs. 2a verfügen, deren Berechtigungsumfang nur die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen, die nicht über Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder über Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr hinausgeht, umfasst.

Abs. 5: Eine analog dem Abs. 2 geltende Regelung gilt auch für solche Eisenbahnunternehmen, die über eine Konzession nach § 17 Abs. 2a verfügen, deren Berechtigungsumfang nicht die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem gesamten österreichischen Hauptbahnnetz erfasst. Für das gesamte österreichische Hauptbahnnetz erfassende Konzessionen nach § 17 Abs. 2a ist Abs. 6 anzuwenden.

Abs. 6: Bescheide, mit denen solche Konzessionen nach § 17 Abs. 2a verliehen worden sind, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem gesamten österreichischen Hauptbahnnetz berechtigen, sind von Amts wegen ohne Durchführung von Ermittlungen als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen. Zu berücksichtigen sind lediglich in den Konzessionen vorgesehene Einschränkungen auf die Erbringung von Personenverkehrs- oder Güterverkehrsleistungen. Diese verwaltungsökonomische Regelung im Sinne der Eisenbahnunternehmen erscheint dadurch gerechtfertigt, dass die strengen Voraussetzungen für die Verleihung einer Europakonzession auch bei der Verleihung von Konzessionen nach § 17 Abs. 2a analog herangezogen worden sind.

Abs. 7: Bescheide, mit denen Europakonzessionen verliehen worden sind, sind von Amts wegen ohne Durchführung von Ermittlungen als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen. Zu berücksichtigen sind lediglich in Europakonzessionen vorgesehene Einschränkungen auf die Erbringung von Personenverkehrs- oder Güterverkehrsleistungen. Diese verwaltungsökonomische Regelung im Sinne der Eisenbahnunternehmen erscheint dadurch gerechtfertigt, dass die strengen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung schon bei der Verleihung von Europakonzessionen herangezogen worden sind.

Abs. 8: Um Antragstellern für die Verleihung einer Konzession nach § 17 Abs. 2a die neuerliche Einbringung eines Antrages um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder Verkehrskonzession samt Unterlagen zu ersparen, ist vorgesehen, dass die Konzessionsanträge innerhalb eines Monats ab Kundmachung des Gesetzesvorhabens unter Vorlage allfälliger Ergänzungsunterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder in Anträge um Erteilung einer Verkehrskonzession umgewandelt werden können.

Abs. 9: Aus denselben wie in Abs. 8 dargestellten Gründen gelten können Anträge um Verleihung einer Europakonzession innerhalb eines Monats ab Kundmachung des Gesetzesvorhabens unter Vorlage allfälliger Ergänzungsunterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung umgewandelt werden.

Abs. 10: Das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße (ABL. Nr. L 114 vom 30.04.2002 S 91) sieht auch die Einbeziehung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft in den Zugang zum gemeinschaftsrechtlich geprägten Schienenverkehrsmarkt vor. Da aber noch offen ist, inwieweit sich die Schweizerische Eidgenossenschaft konkret zur Übernahme des einschlägigen Gemeinschaftsrechts, insbesondere der Richtlinien des so genannten 1. Eisenbahninfrastrukturpaketes, verpflichtet, sollen die Zugangsrechte und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweizerischen Eidgenossenschaft nur bei Gegenseitigkeit anzuwenden sein.

Abs. 11: Da das gesamte Eisenbahnnetz im EG/EWR-Raum erst ab 15. März 2008 Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Verkehrsleistungen im Güterverkehr zugänglich gemacht werden muss, wird auch das gesamte österreichische Eisenbahnnetz erst ab diesem Zeitpunkt diesen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung sonstiger grenzüberschreitender Verkehrsleistungen im Güterverkehr zugänglich gemacht und bis dahin die Über-

gangsregelung der Richtlinie 2001/12/EG über den Zugang am Transeuropäischen Schienengüternetz umgesetzt.

## Textgegenüberstellung

### Geltende Fassung

#### ABSCHNITT I. Begriffsbestimmungen.

##### § 1. ...

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

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

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

- a) für Eisenbahninfrastrukturunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die
  - b) für Eisenbahnverkehrsunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- (2) Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung von mindestens zwei Ei-

### Vorgeschlagene Fassung

#### 1. Teil Begriffsbestimmungen

##### Eisenbahnen

##### § 1. ...

##### Eisenbahninfrastrukturunternehmen

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

**Geltende Fassung**

senbahnverkehrsunternehmen, 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.

**Vorgeschlagene Fassung****Eisenbahnverkehrsunternehmen**

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

**Integrierte Eisenbahnunternehmen**

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

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

**Internationale Gruppierung**

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

**Stadt- und Vorortverkehr**

## **Geltende Fassung**

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

§ 3. ...

§ 4. ...

§ 5. ...

§ 7. ...

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

## **Vorgeschlagene Fassung**

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

### **Regionalverkehr**

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

### **internationaler Güterverkehr**

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

### **Öffentliche Eisenbahnen**

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

### **Nicht-öffentliche Eisenbahnen**

§ 3. ...

### **Hauptbahnen, Nebenbahnen**

§ 4. ...

### **Straßenbahnen**

§ 5. ...

### **Anschlussbahnen**

§ 7. ...

### **Materialbahnen**

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

**Geltende Fassung**

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

§ 10. ...

§ 10a. ...

**ABSCHNITT II.****Für alle Eisenbahnen geltende Bestimmungen.****Entscheidung über Vorfragen.**

§ 11. ...

§ 12. (1) ...

(2) ...

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

(3) Z 1 bis 2 ...

3. Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 2;

4. Eisenbahnverkehrsunternehmen;
5. die Verleihung von Europakonzessionen.

(4) Z 1 bis 2

3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39;
4. zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten.

**Vorgeschlagene Fassung**

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

**Eisenbahnanlagen**

§ 10. ...

**Schieneninfrastruktur**

§ 10a. ...

**2. Teil****Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden****Entscheidung über Vorfragen**

§ 11. ...

§ 12. (1) ...

(2) ...

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

(3) Z 1 bis 2 ...

3. die Genehmigungen nach § 21 Abs. 1 und 3 sowie für die in den §§ 13 Abs. 2, 19 Abs. 1 und 3, 21 Abs. 2, 22 Abs. 3 und 6, 27, 28 und 45 Abs. 2 geregelten Angelegenheiten für Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(4) Z 1 bis 2

3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39.

#### **Geltende Fassung**

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

§ 13. bis § 13a. ...

### **ABSCHNITT III.**

#### **Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.**

##### **Genehmigungen.**

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

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

(3) 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.

#### **Vorgeschlagene Fassung**

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

§ 13. bis § 13a. ...

### **3. Teil**

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

##### **Genehmigungen**

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

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

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

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

(3) bis (4) ...

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

(5a) Für die Erbringung nachstehender Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich

**Geltende Fassung**

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen, die für die Ausübung der Zugangsrechte (Abschnitt IV a) 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. bis § 16. ...

**Konzession.**

§ 17. (1) ...

(2) Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben. Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur (§§ 56 ff) darzustellen.

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

(3) bis (5) ...

(6) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer den Antrag auf deren Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit statt-

**Vorgeschlagene Fassung**

auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich genügt, wenn nicht schon die Berechtigung zur Erbringung dieser Art von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Grund einer Verkehrsgenehmigung gegeben ist, eine Verkehrskonzession:

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

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, 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. bis § 16. ...

**Konzession**

§ 17. (1) ...

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

(3) bis (5) ...

(6) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer den Antrag auf deren Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit statt-

**Geltende Fassung**

zugeben, als nicht öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge, die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn oder eine dem Verkehrsbedürfnis besser entsprechende Umstellung auf den Straßenverkehr) entgegenstehen und die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ohne erhebliche finanzielle Belastung des Bundes möglich ist. Bei Prüfung der Frage einer möglichen finanziellen Belastung des Bundes ist darauf Bedacht zu nehmen, welche finanzielle Belastung des Bundes bei Verlängerung der Konzessionsdauer und welche bei allfälliger Übernahme der Eisenbahn durch den Bund zu erwarten ist. Wird über einen rechtzeitig eingebrachten Antrag nicht spätestens drei Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer entschieden, so gilt diese als auf ein Jahr verlängert. Die Entscheidung über den Verlängerungsantrag hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bei heimfallspflichtigen Bahnen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen zu treffen.

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

**§ 30.** Die Konzession erlischt:

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

**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.

**Vorgeschlagene Fassung**

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

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

(8) Die Konzession erlischt:

1. mit Zeitablauf;
2. bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (Abs. 4), durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung (§ 29 Abs. 2) oder bei Konzessionsentzug (Abs. 7);
3. mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

**Verkehrsgenehmigung****Unterlagen zum Antrag**

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

### **Geltende Fassung**

(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.

### **Vorgeschlagene Fassung**

1. Angaben über die Art der angestrebten Eisenbahnverkehrsleistung (Güterverkehr/Personenverkehr);
2. falls der Antragsteller im Firmenbuch eingetragen ist, ein Auszug aus dem Firmenbuch, der nicht älter als drei Monate ist;
3. eine Strafregisterbescheinigung für den Antragsteller; falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Strafregisterbescheinigung für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten;
4. eine Erklärung des Antragstellers oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, eine Erklärung seiner nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, dass gegen sie noch kein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen im § 17c Z 3 angeführter Verstöße ergangen ist;
5. eine Erklärung des Antragstellers, dass keine erheblichen Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus der Unternehmens-tätigkeit geschuldet werden;
6. eine Amtsbestätigung, dass über das Vermögen des Antragstellers nicht nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten noch kein Konkursverfahren eröffnet wurde;
7. für den Antragsteller oder falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, für seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten, die bisher ihren Sitz oder Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben, sind Unterlagen gemäß Z 3 und 6 der zuständigen Stellen des jeweiligen Staates vorzulegen;

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

8. der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres; für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, die Bilanz, die Eröffnungsbilanz bzw. eine Vermögensübersicht; beizulegen ist auch der aktuelle Lagebericht; gesondert darzustellen sind:
  - a) die verfügbaren Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
  - b) die als Sicherheit verfügbaren Mittel und Vermögensgegenstände;
  - c) das Betriebskapital;
  - d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material sowie der Finanzierungsplan dafür;
  - e) die Belastungen des Betriebsvermögens;
9. ein Gutachten oder Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder eines Kreditinstitutes, woraus unter Bezugnahme auf die unter Z 8 angeführten Angaben hervorgeht, dass der Antragsteller seine derzeitigen und künftig vorhersehbaren finanziellen Verpflichtungen unter realistischer Annahme in den nächsten zwölf Monaten erfüllen wird können;
10. Angaben über die Art und Wartung der Fahrbetriebsmittel, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften;
11. Angaben zur fachlichen Qualifikation des für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlichen Personals (verantwortlicher Betriebsleiter, Stellvertreter) und des Personals, das Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ausführt (insbesondere Triebfahrzeugführer), sowie Einzelheiten zur Ausbildung dieses Personals;
12. Angaben über die Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen für die Ausübung der Zugangsrechte.

## Voraussetzungen

- § 17b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Verkehrsgenehmigung zu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
1. keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 17c) des Antragstellers;

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

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

**Zuverlässigkeit**

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

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

## **Geltende Fassung**

## **Vorgeschlagene Fassung**

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

## **Finanzielle Leistungsfähigkeit**

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

## **Fachliche Eignung**

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

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

## **Entscheidungspflicht**

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

## **Betriebseröffnungsfrist**

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

## **Überprüfungen**

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

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

**Entziehung, Einschränkung**

**§ 17i.** (1) Liegt auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Verkehrsgenehmigung zu entziehen. Bei Auftreten von Zweifeln am Vorliegen der Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sofern die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet ist, eine Einschränkung der Verkehrsgenehmigung durch Befristung für eine Dauer von höchstens sechs Monaten nachträglich verfügen, wenn zu erwarten ist, dass die Zweifel an der finanziellen Leistungsfähigkeit in dieser Zeit ausgeräumt werden können.

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

**Mitteilungspflichten**

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

(2) Wenn anlässlich der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Inland ernsthafte Zweifel darüber bekannt werden, dass bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einzelne Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. Nr. L 143 vom

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

27.06.1995 S 70) in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG (ABl. Nr. L 75 vom 15.03.2001 S 26) nicht mehr vorliegen, hat dies der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Behörde des anderen Staates mitzuteilen.

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

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

## Erlöschen der Verkehrsgenehmigung

§ 17k. Die Verkehrsgenehmigung erlischt:

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

## Verkehrskonzession

### Unterlagen zum Antrag

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

### Voraussetzungen

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

1. es bestehen keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit (§ 17c) des Antragstellers;

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

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

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

#### **Betriebseröffnungsfrist**

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

#### **Überprüfungen**

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

#### **Entziehung, Einschränkung**

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

#### **Erlöschen der Verkehrskonzession**

## **Geltende Fassung**

### **Rechte des Eisenbahnunternehmens.**

**§ 18. ...**

### **Pflichten des Eisenbahnunternehmens.**

**§ 19. (1) bis (3) ...**

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 und 2 obliegenden Verpflichtungen nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens zu treffen sind.

**§ 20. bis § 21. ...**

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

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

## **Vorgeschlagene Fassung**

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

### **Rechte des Eisenbahnunternehmens**

**§ 18. ...**

### **Pflichten des Eisenbahnunternehmens**

**§ 19. (1) bis (3) ...**

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 und 2 obliegenden Verpflichtungen nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens zu treffen sind. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und die Ordnung und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs festzulegen, welche beim Bau, bei der Erhaltung und insbesondere als Signal- und Verkehrsvorschriften beim Betrieb zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus unter Berücksichtigung des Standes der technischen Entwicklung, einer Verknüpfung der Schienenbahnen sowie des Schutzes der Anrainer zu beachten sind; eine solche Festlegung durch Verordnung ist insoweit nicht erforderlich, als sich diese Anforderungen aus gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen Rechtsvorschriften ergeben.

**§ 20. bis § 21. ...**

### **Tarif, Fahrplan**

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

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

**Geltende Fassung**

(3) ...

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

(5) ...

(6) Im Falle des Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 des Wehrgesetzes 1990, BGBl. Nr. 305, kann die Behörde jederzeit die zur Erfüllung des Einsatzzweckes unbedingt notwendigen Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen.

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

**§ 25.** ...

**§ 26.** (3) ...

(5) Wurden die in Abs. 3 bezeichneten Rechtsakte ohne Genehmigung gesetzt, so sind sie, unbeschadet der Bestimmungen des § 103 Abs. 2, nichtig.

**§ 27.** ...

**§ 28.** Die Behörde hat Nebenbahnen und Straßenbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27, 45 und 55 obliegenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

**Betriebseinstellung.**

**§ 29.** ...

**Vorgeschlagene Fassung**

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

(3) ...

(5) ...

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

**Direkte Abfertigung, durchgehender Tarif**

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

**Gemeinwirtschaftliche Leistungen**

**§ 25.** ...

**Genehmigungspflichtige Rechtsakte**

**§ 26.** (3) ...

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

**Auskunftspflicht des Eisenbahnunternehmens**

**§ 27.** ...

**Erleichterungen**

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

**Betriebseinstellung**

**§ 29.** ...

**Geltende Fassung**  
**Erlöschen der Konzession.**

**§ 30.** Die Konzession erlischt:

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

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

**§ 32. bis § 36. ...**

**§ 37.** (1) ...

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

(3) ...

**§ 38. bis § 47. ...**

**Kreuzungen mit Straßen.**

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

**Vorgeschlagene Fassung**

**Einlösungsrecht des Bundes**

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

**§ 32. bis § 36. ...**

**§ 37.** (1) ...

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

(3) ...

**§ 38. bis § 47. ...**

**Kreuzungen mit Straßen**

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

### **Geltende Fassung**

zwei Jahren zu setzen.

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

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

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

### **Vorgeschlagene Fassung**

nung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

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

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

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

### **Geltende Fassung**

§ 49. ...

§ 50. (1) bis (2) ...

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

### **ABSCHNITT IV.**

#### **Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.**

§ 51. bis § 53. ...

#### **Anschluß und Mitbenützung**

§ 55. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat für die Verknüpfung seiner Eisenbahn mit einer anderen den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Schieneninfrastruktur sowie seiner für den Betrieb notwendigen Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

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

#### **Verhandlungspflicht**

§ 68. (5) Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von

### **Vorgeschlagene Fassung**

§ 49. ...

§ 50. (1) bis (2) ...

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

### **4. Teil**

#### **Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen**

§ 51. bis § 53. ...

### **5. Teil**

#### **Verknüpfung von Schienenbahnen**

#### **Anschluss und Mitbenützung**

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

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

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

#### **Behandlung von Anschluss- und Mitbenützungsbegehren**

§ 53b. Jedes Eisenbahnunternehmen hat ein schriftliches Begehren von Anschluss-

### **Geltende Fassung**

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

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

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

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

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

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

(5) Ein gemäß Abs. 4 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluß eines Vertrages über den Anschluß, die Mitbenützung oder die Zurverfügungstellung

### **Vorgeschlagene Fassung**

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

#### **Beschwerde an die Schienen-Control Kommission**

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

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

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

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

(5) Der Beschwerde, mit der Anschluss oder Mitbenützung begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für den begehrten Anschluss oder die be-

**Geltende Fassung**

von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) zwischen dem beschwerdeführenden Anschluss-, Mitbenützung- oder Zugangsberechtigten und dem Eisenbahnunternehmen nicht entgegen.

**Mitteilung von Verträgen**

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

**Zwangmaßnahmen**

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

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so darf die Schienen-Control GmbH mit Bescheid die zur Ermöglichung des Anschlusses, der Mitbenützung, der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) oder des Zuganges zur Schieneninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen verfügen.

**Wettbewerbsaufsicht**

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

**Vorgeschlagene Fassung**

gehrte Mitbenützung stattzugeben; in diesem Fall hat der vom Eisenbahnunternehmen begehrte Anschluss oder die begehrte Mitbenützung oder die vom Fahrbetriebsmittel erzeugenden Unternehmen begehrte Mitbenützung durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über den Anschluss oder die Mitbenützung ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

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

**Vorlage von Verträgen**

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

**Zwangmaßnahmen**

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

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

**Wettbewerbsaufsicht**

§ 53f. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen

**Geltende Fassung**

sonstiger Leistungen und Anlagen (§ 58) einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nicht-diskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder/und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn ein solches Unternehmen unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Leistungen bereitstellt, die es am Markt anbietet oder die es für seine eigenen Dienste oder für Dienste verbundener Unternehmen anbietet.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

**Zweck**

**§ 54.** Zweck der Bestimmungen dieses Abschnittes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und Nebenbahnen,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zu-

**Vorgeschlagene Fassung**

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

**6. Teil****Regulierung des Schienenverkehrsmarktes****1. Hauptstück****Allgemeines****Zweck**

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

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Schieneninfrastruktur für Zugangs-

**Geltende Fassung**

- gangsberechtigte,
4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und
  5. durch die gegenseitige Verknüpfung der Schienenbahnen zu gewährleisten.

**Trennung von Unternehmensbereichen**

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

**Zugang zur Schieneninfrastruktur**

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

**Vorgeschlagene Fassung**

- berechtigte und
4. durch die Schaffung einer Wettbewerbsaufsicht zum Schutze von Zugangsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung zu gewährleisten.

**Trennungsmaßnahmen**

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

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

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

**2. Hauptstück****Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen****1. Abschnitt****Allgemeines****Zugang zur Schieneninfrastruktur**

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

### Geltende Fassung

#### Zugangsberechtigte

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

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- bzw. Nebenbahnen berechtigt sind;
2. internationalen Gruppierungen
  - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
  - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Güterverkehr, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils der Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich zu Anlagen in dem anderen Staat gestattet wird;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit ge-

### Vorgeschlagene Fassung

men, wobei Zugangsberechtigte außerdem eine Sicherheitsbescheinigung (§ 61) vorzulegen haben.

#### Zugangsberechtigte

§ 57. Zugangsberechtigte sind:

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

**Geltende Fassung**

währleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

**Vorgeschlagene Fassung**

tet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

**Anforderungen an Zugangsberechtigte**

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

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

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

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

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist,
2. im Güterverkehr die Mitbenützung der für den allgemeinen Verkehr bestimmten Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (Terminals),
3. die Zurverfügungstellung der Traktionsenergie,
4. die Zurverfügungstellung jener Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangs-

**Sonstige Leistungen**

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

1. die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
  2. die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
  3. jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.
- (2) Falls vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen nicht vorhanden sind, haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, letztere

**Geltende Fassung**

berechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist, wobei Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse des Eisenbahnunternehmens gewahrt bleiben müssen.

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

**§ 68.** (6) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die von ihm benötigten Leistungen dem Zugangsberechtigten (§ 57)

**Vorgeschlagene Fassung**

nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus ihre folgenden Serviceleistungen zur Verfügung zu stellen:

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

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

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

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

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

(5) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur die benötigten sonstigen Leistungen und ein Eisenbahn-

### **Geltende Fassung**

transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodaß der Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen braucht, die er für die Ausübung des Zugangsrechtes nicht benötigt. § 65 Abs. 2 gilt sinngemäß.

### **Allgemeine Geschäftsbedingungen**

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

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

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

### **Vorgeschlagene Fassung**

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

### **Schiennetz-Nutzungsbedingungen**

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

1. einen Abschnitt, der die Art der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, insbesondere
  - a) die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Schieneninfrastruktur;
  - b) die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;
2. einen Abschnitt, der die Entgeltsätze und die Tarife darlegt und insbesondere beinhaltet
  - a) hinreichende Einzelheiten der Benützungsentgeltregelung;
  - b) ausreichende Informationen zu den Entgelten für die zur Verfügung zu stellenden sonstigen Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden;
  - c) ob und welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 67 Abs. 2 bis 4 sowie des § 69 Abs. 3 angewandt werden;
  - d) jeweilige Angaben zu beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen;
3. einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Zug-

**Geltende Fassung****Vorgeschlagene Fassung**

trassen; es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Schieneninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Zugtrassen anzugeben; desweiteren sind spezifische Kriterien anzugeben, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

- a) die Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
- b) Anforderungen an Zugangsberechtigte;
- c) Zeitplan für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen bei der Zuweisungsstelle und des Zuweisungsverfahrens;
- d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;
- e) im Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
- f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schieneninfrastruktur und
- g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schieneninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

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

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

**Allgemeine Geschäftsbedingungen**

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

### **Geltende Fassung**

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

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

### **Sicherheitsbescheinigung**

**§ 61.** (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten (§ 57) eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nach-

### **Vorgeschlagene Fassung**

nischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

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

### **Reservierungskosten**

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

### **Entziehung von Zugtrassen**

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

### **Sicherheitsbescheinigung**

**§ 61.** (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren eines Zugangsberechtigten eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurden. Dabei muss insbesondere der Nachweis erbracht werden, dass das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, dass die zum Einsatz

### **Geltende Fassung**

zuweisen, daß die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangsberechtigten verlangen.

(2) Auf Antrag des Zugangsberechtigten (§ 57) oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Schienen-Control GmbH eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung festzusetzen. Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht in der von der Schienen-Control GmbH gesetzten Frist aus, hat über Antrag die Schienen-Control GmbH festzustellen, ob alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen. Hat die Schienen-Control GmbH festgestellt, daß alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherheitsbescheinigung binnen 14 Tagen auszustellen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verpflichtet, Standardsicherheitsbescheinigungen für alle seine Strecken auszustellen, in denen die Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf diesen Strecken festgelegt sind.

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

### **Zuweisungsstelle**

§ 62. Die Wahrnehmung der Aufgaben der Zuweisungsstelle, welche die Zuweisung von Fahrwegkapazität vornimmt, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen für seine Schieneninfrastruktur. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann aber auch eine Vereinbarung mit einer anderen Zuweisungsstelle treffen, welche die Aufgaben in seinem Namen wahrnimmt; dies bedarf der Zustimmung der Behörde, die zu erteilen ist, wenn dadurch der Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen für Zugangsberechtigte nicht erheblich erschwert wird.

### **Vorgeschlagene Fassung**

vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangsberechtigten verlangen.

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

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

### **Zuweisungsstelle**

§ 62. (1) Zuweisungsstelle ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

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

## **Geltende Fassung**

### **Behandlung von Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren**

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

## **Vorgeschlagene Fassung**

chem Vertrag übertragen.

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

## **2. Abschnitt**

### **Zuweisung von Zugtrassen**

#### **Zuweisungsgrundsätze**

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

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

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

**Rahmenregelung**

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

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

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

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

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

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

**Zusammenarbeit von Zuweisungsstellen**

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

§ 64a. (1) Inländische Zuweisungsstellen sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Fahrwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit anderen inländischen Zuweisungsstellen, mit anderen Zuweisungsstellen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft zusammenzuarbeiten.

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

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

## Netzfahrplanerstellung

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

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

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

Zuweisung von Zugtrassen durch die Zugangsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

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

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

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

#### **Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltung**

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

#### **Koordinierungsverfahren**

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

(2) Kann eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden, sind die Zugangsberechtigten aufzufordern, innerhalb einer von der Zuweisungsstelle festzulegenden Frist ein Benützungsentgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf Grundlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu entrichten wäre. Die begehrte, bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigende Zugtrasse ist nach Ablauf dieser Frist dem Zu-

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

gangsberechtigten zuzuweisen, der das höchste Benützungsentgelt zu zahlen bereit ist. Entgeltnachlässe sind in diesem Fall unzulässig.

(3) Abs. 2 gilt nicht für die Zuweisung von solchen Zugtrassen, die die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im vertakteten Personenverkehr ermöglichen sollen.

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

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

## Überlastete Schieneninfrastruktur

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

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

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

höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen einzuräumen.

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

**Kapazitätsanalyse**

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

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

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

**Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität**

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

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

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

**Geltende Fassung**

**Benützungsentgelt**

§ 67. (1) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur hat der Zugangsberechtigte ein Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten. Für

**Vorgeschlagene Fassung**

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

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

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

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

**Sondermaßnahmen bei Störungen**

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

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

**3. Abschnitt****Benützungsentgelte und sonstige Entgelte****Regelungen für die Ermittlung der Benützungsentgelte**

§ 67. (1) Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes (§ 58 Abs. 1) sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu

### **Geltende Fassung**

die Festsetzung der Höhe des Benützungsentgeltes durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt Abs. 2.

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

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

### **Vorgeschlagene Fassung**

ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

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

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

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

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

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

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

kehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.

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

### Festsetzung der Benützungsentgelte

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

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

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

### Verhandlungen über die Höhe des Benützungsentgeltes

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

### Einhebung der Benützungsentgelte

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

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

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

**Sonstige Entgelte**

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

(2) Die Entgelte für von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung zu stellende Leistungen nach § 58 Abs. 2 bis 4 hat die Zuweisungsstelle, im Falle dass dies nicht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ist, nach Anhörung desselben, festzusetzen. Für die Höhe des Entgelts für Serviceleistungen ist die Wettbewerbssituation auf dem Schienenverkehrsmarkt zu berücksichtigen. Werden Zusatzleistungen oder sonstige Nebenleistungen nur von einem Unternehmen angeboten, so muss das Entgelt in Beziehung zu den Kosten für die Leistungserbringung bleiben, berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfanges.

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

**4. Abschnitt**

**Behandlung von Begehren, Beschwerde, Wettbewerbsaufsicht**

**Rechtsform**

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

**Geltende Fassung****Verhandlungspflicht**

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

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

(3) Zugangsberechtigte dürfen sich selbst unmittelbar mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen in Verbindung setzen. Davon haben sie das für die Zuweisung zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu unterrichten.

**Vorgeschlagene Fassung**

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

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

**Behandlung von Zuweisungs- und Leistungsbegehren**

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

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

(3) Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens einen Monat nach Abschluss eines solchen Verfahrens zu entscheiden. Alle anderen Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen sind innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastruktur-

### **Geltende Fassung**

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

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

#### **Anrufung der Schienen-Control Kommission durch Zugangsberechtigte**

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

### **Vorgeschlagene Fassung**

unternehmens sind von der Zuweisungsstelle und an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen spätestens einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung das Begehren als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Bundesgesetzes entweder in der im § 70a vorgesehenen Form oder durch schriftlich begründete Ablehnung des Begehrens zu erfolgen.

#### **Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle**

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

### **Geltende Fassung**

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

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

(4) Hinsichtlich der Zuweisung von Zugtrassen hat die Schienen-Control Kommission nach Anhörung des für die Zuweisung zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, daß erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt. Der Bescheid ersetzt den Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen; er hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

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

### **Vorgeschlagene Fassung**

Die Beschwerde hat wahlweise

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

zu enthalten.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt.

(5) Der Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, ist stattzugeben, wenn die vom beschwerdeführenden Zugangsberechtigten begehrte Zugtrasse

## Geltende Fassung

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

§ 71. (1) Wird das Begehren von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten (§ 55) auf Abschluß eines Vertrages über den Anschluß oder die Mitbenützung oder das Begehren von Zugangsberechtigten über den Abschluß eines Vertrages über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen (§ 58) abgelehnt oder kommt ein solcher Vertrag in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluß-, Mitbenützungs- oder Zugangsberechtigten längstens binnen drei Mo-

## Vorgeschlagene Fassung

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

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

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

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

### Beschwerde gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

### Geltende Fassung

naten ab Einlangen des Begehrens beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluß-, Mitbenützung- oder Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Text des angestrebten Vertrages zu enthalten.

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

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

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

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

### Mitteilung von Verträgen

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

### Vorgeschlagene Fassung

und einen Antrag auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

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

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

(4) Die Schienen-Control Kommission hat nach Anhörung des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde mit Bescheid zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, dass erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt.

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

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

### Vorlage von Verträgen und Urkunden

§ 73a. (1) Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge oder erstellte Urkunden über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen innerhalb eines

### **Geltende Fassung**

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

### **Wettbewerbsaufsicht**

§ 73. (1) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt und die Reservierungskosten und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich sonstiger Leistungen und Anlagen (§ 58) einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder/und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn ein solches Unternehmen unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Leistungen bereitstellt, die es am Markt anbietet oder die es für seine eigenen Dienste oder für Dienste verbundener Unternehmen anbietet.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

### **Vorgeschlagene Fassung**

Monats nach Vertragsabschluss oder Urkundenerstellung der Schienen-Control GmbH vorzulegen. Die abgeschlossenen Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen und abgeschlossene Verträge über die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen sind im Falle des § 62 Abs. 2 auch dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüglich von der Zuweisungsstelle vorzulegen.

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

### **Wettbewerbsaufsicht**

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

1. einer Zuweisungsstelle hinsichtlich des Zuganges zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa das Benützungsentgelt und hinsichtlich der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder
2. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Zurverfügungstellung von Serviceleistungen einschließlich sämtlicher damit verbundener Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten wie etwa angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt ein

**Geltende Fassung****Auskunftspflichten**

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

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

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichten die Schienen-Control GmbH sowie das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Zugangsrechte auf dessen Schieneninfrastruktur ausübt oder sein Interesse am Zugang durch ein Begehren auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen kundgetan hat, rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Schieneninfrastruktur, insbesondere über Fahrplanänderungen und sonstige Änderungen im Trassenmanagement.

**Zwangmaßnahmen**

§ 75. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz eines rechtskräftigen Bescheides gemäß § 69 Abs. 4 und § 71 Abs. 4 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluß, die Mitbenützung, die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) oder den Zugang zur Schieneninfrastruktur, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechts-

**Vorgeschlagene Fassung**

nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder

3. diskriminierende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen, diskriminierende Verträge oder diskriminierende Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

(2) Die Zuständigkeiten des Kartellgerichtes bleiben unberührt.

**Auskunftspflichten**

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

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

**Zwangmaßnahmen**

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

**Geltende Fassung**

ordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden und von der Behörde zu bestimmenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so darf die Schienen-Control GmbH mit Bescheid die zur Ermöglichung des Anschlusses, der Mitbenützung, der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen (§ 58) oder des Zuganges zur Schieneninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen verfügen.

**2. Teil****Schienen-Control GmbH****Gründung der Schienen-Control GmbH**

§ 76. ...

§ 77. (1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 61 und 75) folgende Aufgaben:

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

(2) bis (6) ...

§ 78. bis § 79. ...

§ 80. Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen, und sie hat dem Bundesminister für Wissen-

**Vorgeschlagene Fassung**

angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden Frist aufzufordern.

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

**7. Teil****Regulierungsbehörden****1. Hauptstück****Schienen-Control GmbH****Gründung der Schienen-Control GmbH**

§ 76. ...

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

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

(2) bis (6) ...

§ 78. bis § 79. ...

§ 80. (1) Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und

**Geltende Fassung**

schaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan vorzulegen. Der für die Erfüllung der der Schienen-Control GmbH durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben notwendige Personal- und Sachaufwand ist aus Kostenbeiträgen von den Schieneninfrastrukturnutzern zu decken. Die Höhe dieser Beiträge hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung zu regeln, wobei von den Grundsätzen einer pauschalierten anteiligen Anlastung entsprechend der Inanspruchnahme der Schieneninfrastruktur und der Begrenzung der Höhe nach nach dem für die Erfüllung der Aufgaben bei wirtschaftlicher, zweckmäßiger und sparsamer Gebarung notwendigen Aufwand auszugehen ist.

**3. Teil****Schienen-Control Kommission****Einrichtung der Schienen-Control Kommission****§ 81. (1) ...**

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 59 Abs. 2, 66 Abs. 2, 69, 71 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH. In den Angelegenheiten der §§ 61 Abs. 2, 75 Abs. 2 und 77 Abs. 3 ist sie sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der §§ 5, 68 und 73 AVG.

(3) ...

**§ 82. bis § 85. ...****Vorgeschlagene Fassung**

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

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

**2. Hauptstück****Schienen-Control Kommission****Einrichtung der Schienen-Control Kommission****§ 81. (1) ...**

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

(3) ...

**§ 82. bis § 85. ...****8. Teil**

**Geltende Fassung****Abschnitt IVb****Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems****1. Unterabschnitt****Allgemeines****Zweck**

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

§ 87. Abschnitt IVb ist auf das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem anzuwenden.

§ 88. bis § 89. ...

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

§ 91. (1) Benannte Stellen sind für die im Abschnitt IVb vorgesehenen Prüfungen und ...

(2) ...

§ 92. ...

**2. Unterabschnitt****Interoperabilitätskomponenten****Begriffsbestimmung**

§ 93. ...

**Vorgeschlagene Fassung****Interoperabilität****1. Hauptstück****Interoperabilität – Hochgeschwindigkeitsbahnsystem****1. Abschnitt****Allgemeines****Zweck**

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

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

§ 88. bis § 89. ...

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

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

(2) ...

§ 92. ...

**2. Abschnitt****Interoperabilitätskomponenten****Begriffsbestimmung**

§ 93. ...

### Geltende Fassung

#### § 94. (1) bis (2) ...

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ... nicht konform ist, weil

1. ...
2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen (§ 15 Z 21 Bundesvergabegesetz, BGBl. I Nr. 56/1997 - BVergG) nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder
3. ...

#### (4) bis (5) ...

§ 95. (1) Sofern einschlägige europäische Spezifikationen (§ 15 Z 21 BVergG) vorliegen, ist die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so ist

1. die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen Normen (§ 15 Z 17 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 BVergG) festzustellen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen Normen (§ 15 Z 17 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 BVergG) vorzulegen.

(3) ...

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

#### (2) bis (5) ...

#### § 97. ...

### Vorgeschlagene Fassung

#### § 94. (1) bis (2) ...

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ... nicht konform ist, weil

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

#### (4) bis (5) ...

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

(2) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so ist

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

(3) ...

§ 96. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen einschließlich der europäischen Spezifikationen, sofern solche existieren, anzuwenden; liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, und liegt auch keine europäische Spezifikation vor, sind die gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen anzuwenden.

#### (2) bis (5) ...

#### § 97. ...

**Geltende Fassung****3. Unterabschnitt  
Teilsysteme****Begriffsbestimmung****§ 98. ...**

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

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor, so ist

1. die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der gebräuchlichen technischen Vorschriften zu prüfen und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

**§ 100. ...**

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

(2) bis (3) ...

**Vorgeschlagene Fassung****3. Abschnitt  
Teilsysteme****Begriffsbestimmung****§ 98. ...**

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

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

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

**§ 100. ...**

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

(2) bis (3) ...

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

**Geltende Fassung**

§ 102. ...

**Vorgeschlagene Fassung**

Prüferklärung für dieses Teilsystem der Behörde vorgelegt wird.

§ 102. ...

**2. Hauptstück**

**Interoperabilität – konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem**

**1. Abschnitt**

**Allgemeines**

**Zweck**

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

**Konventionelles österreichisches Eisenbahnsystem**

§ 104. Zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören:

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

**Interoperabilität**

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

**Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)**

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

**Umrüstung**

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

**Erneuerung**

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

**Benannte Stellen**

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

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

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

**Grundlegende Anforderungen**

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

**Bereitstellung von Daten**

§ 111. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dem mit

der Ausarbeitung der TSI beauftragten Gremium (Art. 2 lit. h der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems) alle Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um diesem Gremium bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung jeder TSI die Berücksichtigung aller absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstelle zwischen ihnen mit dem Ziel zu ermöglichen, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

## **2. Abschnitt**

### **Interoperabilitätskomponenten**

#### **Begriffsbestimmung**

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

#### **In-Verkehr-Bringen**

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

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

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erlassung

einer Verordnung nach Abs. 2 der Europäischen Kommission unter Angabe der der Erlassung einer solchen Verordnung zugrunde liegenden Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere anzuführen ist, ob die betreffende Interoperabilitätskomponente deshalb nicht konform ist, weil

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

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

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

#### Feststellung der Konformität

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

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

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

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

schen Spezifikationen (§ 20 Z 30 BVerGG) vorzulegen.

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

## EG-Erklärung

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

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

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

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

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

## Unrichtige EG-Erklärung

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

### **3. Abschnitt Teilsysteme**

#### **Begriffsbestimmung**

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

#### **Erfüllung der grundlegenden Anforderungen**

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

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

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

#### **Nichtanwendbarkeit der TSI**

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

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

anwendbar zu erklären:

1. bei Vorhaben zum Bau neuer oder zur Umrüstung bestehender Haupt- oder Nebenbahnen, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung bestehender Haupt- oder Nebenbahnen, wenn die TSI für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung Werte vorsehen, die mit den entsprechenden Werten dieser bestehenden Haupt- oder Nebenbahnen unvereinbar sind;
3. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung, oder Umrüstung einer bestehenden Haupt- oder Nebenbahn, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde oder die Kohärenz mit anderen Schienenbahnen beeinträchtigt werden würde;
4. bei Vorhaben zur raschen Wiederherstellung einer durch Unfall oder einer durch Naturkatastrophe zerstörten oder beschädigten Haupt- oder Nebenbahn, wenn die Bedingungen hierfür eine teilweise oder vollständige Anwendung der TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben;
5. bei Fahrbetriebsmitteln mit Herkunft aus Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, oder bei solchen Fahrbetriebsmitteln, die in solchen Staaten eingesetzt werden, und eine Spurweite aufweisen, die einen Einsatz auf Haupt- oder Nebenbahnen unmöglich machen.

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

## EG-Prüferklärung

**§ 120.** (1) Für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems zu entsprechen hat, auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftraggeber mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum

von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen; soweit solche Informationen existieren, hat diese Prüfung auf Grundlage der in der jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

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

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

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

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

#### **EG-Prüfung**

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

### **3. Hauptstück**

#### **Infrastruktur- und Fahrbetriebsmittelregister**

##### **Inhalt der Register**

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

## Geltende Fassung

### ABSCHNITT V. Strafen, Verwalterbestellung.

#### § 103. ...

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

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

- a) entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht nachkommen,

## Vorgeschlagene Fassung Veröffentlichung der Register

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

### 9. Teil Schlussbestimmungen

#### 1. Hauptstück

#### Strafen, Verwalterbestellung

#### § 124. ...

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

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

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

1. gegen die im § 74a vorgesehene Verpflichtung zur Auskunft, Einschau, Vorlage oder Unterrichtung verstößt oder

**Geltende Fassung**

- b) entgegen § 59 Abs. 3 die allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen;
  - c) entgegen § 59 Abs. 3 die allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht mitteilen,
  
  - d) entgegen § 63 die Verpflichtung zur Trennung der Unternehmensbereiche nicht beachten,
  
  - e) der Übermittlungspflicht nach § 71 Abs. 2 nicht nachkommen,
  
  - f) entgegen § 72 Abs. 2 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
  
  - g) gegen Auskunftspflichten des § 74 Abs. 1 verstoßen und keine Einschau in Aufzeichnungen und Bücher gewähren, oder
  
  - h) einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.
- (2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu bestrafen, wenn sie
- a) entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellen,
  - b) entgegen § 61 Abs. 3 der Verpflichtung zur Ausstellung von Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht nachkommen,
  - c) entgegen § 61 Abs. 4 Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht mitteilen,
  
  - d) der Übermittlungspflicht nach § 69 Abs. 2 nicht nachkommen,

**Vorgeschlagene Fassung**

- 2. einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leistet.
- (2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonstiges Eisenbahnunternehmen der Vorlagepflicht nach § 53c Abs. 2 oder der nach § 53d nicht nachkommt.
- (3) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als integriertes Eisenbahnunternehmen die Bestimmungen über das Rechnungswesen im § 55 Abs. 2 nicht beachtet.
- (4) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- 1. entgegen § 59 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht nachkommt,
  - 2. entgegen § 59 Abs. 2 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellt oder die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control GmbH vorlegt,
  - 3. entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellt,
  - 4. entgegen § 61 Abs. 3 ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen der Schienen-Control GmbH nicht innerhalb eines Monats ab Ausstellung vorlegt,
  
  - 5. entgegen § 62 Abs. 3 die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübt oder überträgt,
  - 6. entgegen § 65c Abs. 2 die Kapazitätsanalyse nicht durchführt, oder
  
  - 7. entgegen § 65e Abs. 1 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zur Kenntnisnahme vorlegt.
- (5) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer als

### Geltende Fassung

- e) gegen die Verpflichtung zur Berücksichtigung eines Begehrens gemäß § 70 verstoßen,
- f) entgegen § 72 Abs. 1 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
- g) entgegen § 74 Abs. 2 der Mitteilungs- und Übermittlungspflicht nicht nachkommen,
- h) der Informationspflicht gemäß § 74 Abs. 3 nicht nachkommen, oder
- i) einem Bescheid der Schienen-Control GmbH nach § 77 Abs. 3 nicht Folge leisten.

(3) Ein Eisenbahnunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 36 336 Euro zu bestrafen, wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 69 Abs. 4 und § 71 Abs. 4 faktisch den Anschluß, die Mitbenützung, den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen und Anlagen verhindern.

### Vorgeschlagene Fassung

#### Eisenbahnverkehrsunternehmen

1. entgegen § 59a Abs. 2 die allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen nicht unentgeltlich im Internet bereitstellt oder allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben der Schienen-Control GmbH vorlegt,
2. entgegen § 63 Abs. 2 zugewiesene Zugtrassen überträgt oder auf einer zugewiesenen Zugtrasse eine andere Art von Eisenbahnverkehrsleistung erbringt als die, für die ihm von der Zuweisungsstelle diese Zugtrasse zugewiesen worden ist, oder
3. der Vorlagepflicht nach § 73a Abs. 2 nicht nachkommt.

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

1. entgegen § 64 Abs. 5 Rahmenregelungen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren nicht innerhalb eines Monats ab Erstellung der Rahmenregelung der Schienen-Control GmbH vorlegt,
2. entgegen § 68a Verhandlungen über die Höhe des zu entrichtenden Benützungsentgeltes nicht unter Aufsicht der Schienen-Control GmbH führt, oder

3. entgegen § 73a Abs. 1 der Vorlagepflicht nicht nachkommt.

(7) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Geldstrafe bis zu 36 000 Euro zu bestrafen, wer

1. als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonstiges Eisenbahnunternehmen, trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 53c Abs. 5 faktisch den Anschluss oder die Mitbenützung verhindert,
2. als Eisenbahninfrastrukturunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 72 Abs. 5 und 6 faktisch den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung von sonstigen

**Geltende Fassung**

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

1. entgegen § 94 Abs. 1 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,
2. einer Verordnung nach § 94 Abs. 2 zuwider handelt, oder
3. entgegen § 94 Abs. 5 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert.

**§ 107.** (1) Wenn der Konzessionsinhaber ein Betriebsunternehmer oder der verantwortliche Betriebsleiter des Eisenbahnunternehmens die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehenden behördlichen Anordnungen beharrlich mißachtet, kann die Behörde einen Verwalter bestellen.

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

**Vorgeschlagene Fassung**

Leistungen verhindert, oder

3. als Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder eines rechtskräftigen Bescheides nach § 73 Abs. 5 faktisch die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen verhindert.

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

1. entgegen § 94 Abs. 1 oder § 113 Abs. 1 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,
2. einer Verordnung nach § 94 Abs. 2 oder § 113 Abs. 2 zuwider handelt, oder
3. entgegen § 94 Abs. 5 oder § 113 Abs. 5 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert.

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

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

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

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

### **Geltende Fassung**

(3) Die Kosten der Verwaltung sind vom Eisenbahnunternehmen zu tragen.

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

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

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

## **ABSCHNITT VI.**

### **Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften.**

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

(2) bis (5) ...

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

(7) ...

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

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen;

### **Vorgeschlagene Fassung**

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

## **2. Hauptstück**

### **Verhältnis zu anderen und Aufhebung von Rechtsvorschriften**

#### **Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften**

**§ 130.**

(2) bis (5) ...

(7) ...

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

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG;

**Geltende Fassung**

3. Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

(9) ...

**ABSCHNITT VII.****Aufhebung von Rechtsvorschriften.**

§ 110. ...

**ABSCHNITT VIII.****Übergangsbestimmungen.**

§ 111. (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. I Nr. 15/1998 bestehenden Umfang keiner Konzession nach § 17 Abs. 2a.

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

**Vorgeschlagene Fassung**

3. Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung;
4. Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;
5. Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

(9) ...

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

**Aufhebung von Rechtsvorschriften**

§ 131. ...

**3. Hauptstück****Übergangsbestimmungen, Vollziehung, In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten**

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

§ 132. (1) bis (2) ...

**Geltende Fassung**

Vorsitzenden und fünf weiteren Mitgliedern.

(5) ...

(6) Abschnitt IVb dieses Bundesgesetzes ist auf die unter § 88 Z 1 fallenden Hauptbahnen oder Teile derselben, für die bereits vor dem 1. April 1999 die für die Einleitung eines Verfahrens zur Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz erforderlichen Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorgelegt worden sind oder für deren Bau oder Veränderung ein Antrag auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde eingebracht worden ist, sowie für die unter § 88 Z 2 fallenden Fahrbetriebsmittel, für deren Bau oder Veränderung bereits zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 67/2002 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt worden ist, nicht anzuwenden.

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

**Vorgeschlagene Fassung**

(5) ...

**Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/20xx**

**§ 133.** (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen und Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in diesen Konzessionen ausgewiesenen Eisenbahnen.

(2) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen, deren Berechtigungsumfang über die Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt-, oder Vorortverkehr auf der von der Konzession erfassten Eisenbahn hinaus geht, berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. xxx/20xx zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession jeweils ausgewiesenen Eisenbahnen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nicht vor Ablauf der Frist entschieden, erstreckt sie sich um ein weiteres Jahr. Ein unter diese

Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrsgenehmigung, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx entschieden wurde, längstens innerhalb des weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrsgenehmigung, eingeschränkt auf den in der Konzession ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(3) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind, verliehene Konzessionen, deren Berechtigungsumfang über die Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt-, oder Vorortverkehr auf der von der Konzession erfassten Eisenbahn nicht hinaus geht, berechtigen das Eisenbahnunternehmen nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Konzession jeweils ausgewiesenen Eisenbahnen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrskonzession, eingeschränkt auf den in der Konzession ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(4) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx verliehene Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die nur zur Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder nur zur Erbringung von Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens berechtigen, berechtigen die Konzessionsinhaber nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zur Erbringung im Umfang der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnverkehrsleistungen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind,

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrskonzession, eingeschränkt auf den in der Konzession nach § 17 Abs. 2a ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(5) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx verliehene Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens berechtigen, die über Personenverkehrsleistungen im Stadt- oder Vorortverkehr oder über Güterverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr hinaus gehen, jedoch nicht zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf allen österreichischen Hauptbahnen berechtigen, berechtigen die Konzessionsinhaber nur mehr innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx zur Erbringung im Umfang der in der Konzession ausgewiesenen Eisenbahnverkehrsleistungen. Wird über einen drei Monate vor Ablauf dieser Frist eingebrachten Antrag auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder einer Verkehrskonzession nicht vor Ablauf dieser Frist entschieden, wobei im Falle der Beantragung einer Verkehrskonzession Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17m vorliegen, nicht durchzuführen sind, erstreckt sich diese Frist um ein weiteres Jahr. Ein unter diese Bestimmung fallendes Eisenbahnunternehmen gilt diesfalls bis zur Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder Verkehrskonzession, oder, wenn über den Antrag nicht innerhalb eines Jahres ab Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx entschieden wurde, längstens innerhalb eines weiteren Jahres als Eisenbahnverkehrsunternehmen; seine Konzession ist insoweit einer Verkehrsgenehmigung, eingeschränkt auf den in der Konzession nach § 17 Abs. 2a ausgewiesenen Berechtigungsumfang, gleichzuhalten.

(6) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx erlassene Bescheide, mit denen Konzessionen nach § 17 Abs. 2a, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf allen österreichischen Hauptbahnen berechtigen, verliehen wurden, sind ohne Durchführung von Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17b vorliegen, von Amts wegen unter Berücksichtigung etwaiger in diesen Bescheiden ausgewiesener Einschränkungen auf die Erbringung einer bestimmten Art von Eisenbahnverkehrsleistungen innerhalb einer Frist von drei Monaten ab diesem Zeitpunkt als Bescheide, mit denen eine

Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen. Bis zu dieser Neuerlassung gelten die Konzessionsinhaber als Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Konzession ist einer Verkehrsgenehmigung gleichzuhalten. Der Pflicht nach § 17h Abs. 1 ist erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab der nach Verleihung der vorangeführten Konzession erfolgten Betriebseröffnung und vor Ablauf dieses Fünfjahreszeitraumes nachzukommen.

(7) Zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx erlassene Bescheide, mit denen Europakonzessionen verliehen wurden, sind ohne Durchführung von Ermittlungen, ob die Voraussetzungen des § 17b vorliegen, von Amts wegen unter Berücksichtigung etwaiger in diesen Bescheiden ausgewiesener Einschränkungen auf die Erbringung einer bestimmten Art von Eisenbahnverkehrsleistungen und unter Entfall der in diesen gemäß § 17a Abs. 2 erster Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 festgelegten Zeiträume innerhalb einer Frist von drei Monaten ab diesem Zeitpunkt als Bescheide, mit denen eine Verkehrsgenehmigung erteilt wird, neu zu erlassen. Bis zu dieser Neuerlassung gelten die Konzessionsinhaber als Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Europakonzession ist einer Verkehrsgenehmigung gleichzuhalten. Der Pflicht nach § 17h Abs. 1 ist erstmals in einem Zeitraum von fünf Jahren ab der nach Verleihung der Europakonzession erfolgten Betriebseröffnung und vor Ablauf dieses Fünfjahreszeitraumes nachzukommen.

(8) Vor dem Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach § 17 Abs. 2a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 eingebrachte Anträge um Verleihung der Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen können von den Antragstellern innerhalb eines Monats ab In-Kraft-Treten der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17 a vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung oder unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17l vorzulegender Unterlagen in Anträge um Erteilung einer Verkehrskonzession umgewandelt werden.

(9) Vor dem Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebrachte Anträge um Verleihung der Europakonzession können von den Antragstellern innerhalb eines Monats ab In-Kraft-Treten der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/20xx unter Vorlage sämtlicher gemäß § 17 a vorzulegender Unterlagen

**Geltende Fassung****ABSCHNITT IX.****Vollziehung.**

§ 113. ...

§ 114. (1) bis (4) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

in Anträge um Erteilung einer Verkehrsgenehmigung umgewandelt werden.

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

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

**Vollziehung**

§ 134. ...

§ 135. (1) bis (4) ...

(5) Der 5. Teil (§§ 53a bis 53f samt Überschriften), der 6. Teil (§§ 54 bis 75 samt Überschriften), § 77 Abs. 1, § 81 Abs. 2 und das zweite sowie das dritte Hauptstück des 8. Teiles (§§ 103 bis 123 samt Überschriften), § 125, § 126, § 127 und § 130 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../200. treten einen Monat nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../200. folgenden Monatsersten in Kraft. Mit dem In-Kraft-Treten der §§ 14 Abs. 1 bis 2 sowie 5 und 5a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../20.. tritt die Europakonzessionsverordnung, BGBl. II Nr. 330/1998, außer Kraft.