

103 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VIII. GP.

20. 11. 1956.

Regierungsvorlage.**Bundesgesetz vom
über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz
1956).**

Der Nationalrat hat beschlossen:

ABSCHNITT I.**Begriffsbestimmungen.**

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

I. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

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

II. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

1. Anschlußbahnen,
2. Materialbahnen und Materialeilbahnen.

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

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

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

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen). Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(2) Oberleitungs-Omnibusbetriebe gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.

§ 6. (1) Hauptseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Standseilbahnen sowie Seilschwebbahnen mit Pendelbetrieb oder mit

Umlaufbetrieb, wenn bei letzteren die Fahrbetriebsmittel mindestens zwei Personen fassen. Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte, nicht unter die Hauptseilbahnen fallende Seilbahnen (Sessellifte, Schräglifte und dergleichen).

(2) Standseilbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Wagen) auf Schienen rollen. Seilschwebbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Kabinen, Sessel und dergleichen) an einem Seil hängen. Schräglifte sind Seilbahnen, bei denen die weder auf Schienen rollenden noch an einem Seil hängenden Fahrbetriebsmittel (Wagen oder Schlitten) durch ein Seil fortbewegt werden.

(3) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schleplifte), fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

§ 7. Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann (Industrieanschlußbahnen, Bergwerksanschlußbahnen, Hafenbahnen, Schlepfbahnen und dergleichen).

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

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

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

2

ABSCHNITT II.

Für alle Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

Entscheidung über Vorfragen.

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

- a) ob eine Beförderungseinrichtung als Eisenbahn oder
- b) als welche der im § 1 angeführten Eisenbahnen eine Eisenbahn oder
- c) ob ein Verkehr als Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr (§ 51 Abs. 4) oder
- d) ob eine Anlage als Eisenbahnanlage zu gelten hat oder
- e) ob eine Betriebsgemeinschaft im Sinne des § 12 Abs. 2 oder 3 vorliegt oder
- f) ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18 Abs. 4 erfolgen würde,

so ist vorher die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft einzuholen.

Behörden.

§ 12. (1) Für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Abs. 2 und 3 genannten, ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig. Es kann zur Vornahme von Amtshandlungen, insbesondere auch zur Erlassung von Bescheiden, den örtlich zuständigen Landeshauptmann ermächtigen; dieser tritt für den betreffenden Fall vollständig an die Stelle des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.

(2) Für Kleinseilbahnen sowie für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), jedoch mit Werksverkehr (§ 51 Abs. 3), ist der Landeshauptmann zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen.

(3) Für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen. Der Instanzenzug endet beim Landeshauptmann.

(4) Die Abs. 2 und 3 gelten nicht, sofern dieses Bundesgesetz ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

§ 13. (1) Die Behörde erteilt die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Geneh-

migungen (§§ 14 und 51). Sie überwacht die Einhaltung der Rechtsvorschriften und der sich aus den Genehmigungen und aus dem Gesellschaftsvertrag (Satzung) ergebenden Verpflichtungen.

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

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann zu den Sitzungen der Organe des Eisenbahnunternehmens, wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle des Eisenbahnunternehmens behandelt werden, einen rechtskundigen Vertreter (Staatskommissär) entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat. Das gleiche gilt für Sitzungen der Organe der Schlaf- und Speisewagenunternehmen und der Waggonleihanstalten, deren Fahrzeuge in den Wagenpark eines öffentlichen Eisenbahnunternehmens eingestellt sind.

ABSCHNITT III.

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

Genehmigungen.

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

(3) Bei Erweiterungs- und Erneuerungsbauten geringeren Umfanges sowie bei Abtragungen bedarf es keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keiner Betriebsbewilligung, wenn das Eisenbahnunternehmen diese Bauten unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte oder Interessen Dritter durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

§ 15. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat Personen, wenn sie die im Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllen und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen, auf Antrag in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen.

(2) Die im Verzeichnis gemäß Abs. 1 zu führenden Personen haben folgende Erfordernisse zu erfüllen:

- a) die Vollendung des für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenen Studiums an einer technischen Hochschule,
- b) die praktische Betätigung im Eisenbahndienst bei einem öffentlichen inländischen Eisenbahnunternehmen in der Dauer von mindestens sieben Jahren, davon drei Jahre in dem Fachgebiet, in dem die Person verwendet werden soll,
- c) die Kenntnis der für das Fachgebiet in Betracht kommenden Rechtsvorschriften.

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

Vorarbeiten.

§ 16. (1) Die zum Bau einer Eisenbahn erforderlichen Vorarbeiten bedürfen, wenn hiedurch Rechte Dritter berührt werden, der Bewilligung der Behörde. Dem Antrag ist ein Plan des Bauvorhabens, aus dem die Linienführung der geplanten Eisenbahn zu ersehen ist, beizugeben; ferner ist anzugeben, innerhalb welcher Zeit die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

(2) Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Antragsteller verlässlich und das Bauvorhaben wirtschaftlich und technisch durchführbar ist. Sie kann für dieselbe Linie verschiedenen Personen erteilt werden. Von der erteilten Bewilligung ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, Kenntnis zu geben. Dieser hat die Bezirksverwaltungsbehörden und Gemeinden zu verständigen, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird.

(3) Die Bewilligung wird höchstens für die Dauer eines Jahres erteilt und erlischt sodann. Sie ist auf Antrag zu erneuern, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung gegeben sind.

(4) Durch die Bewilligung erhält der Antragsteller das Recht, auf fremden Liegenschaften die zur Vorbereitung des Bauvorhabens erforderlichen Arbeiten unter möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen. Er hat den hiedurch verursachten Schaden zu ersetzen.

(5) Wird dem Antragsteller das Betreten von Liegenschaften, einschließlich der Gebäude und eingefriedeten Grundstücke, oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die Bezirksverwaltungs-

behörde über die Zulässigkeit der beabsichtigten Handlung.

(6) Durch die Bewilligung erhält der Antragsteller weder einen Anspruch auf die Verleihung der Konzession noch ein sonstiges ausschließliches Recht.

Konzession.

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

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

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

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

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

(6) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer den Antrag auf deren Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit stattzugeben, als nicht öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge, die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn oder eine dem Verkehrsbedürfnis besser entsprechende Umstellung auf den Straßenverkehr) entgegenstehen und die Weiterführung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ohne erhebliche finanzielle Belastung des Bundes möglich ist. Bei Prüfung der Frage einer möglichen finanziellen Belastung des Bundes ist darauf Be-

4

dacht 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.

(7) Die Verleihung der Konzession und die Verlängerung der Konzessionsdauer sind im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

Rechte des Eisenbahnunternehmens.

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

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat das ausschließliche Recht auf den Bau und Betrieb der Eisenbahn insofern, als während der Konzessionsdauer niemandem gestattet werden darf, andere Eisenbahnen zu errichten, die eine dem Eisenbahnunternehmen nicht zumutbare Konkurrenzierung bedeuten würden.

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

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

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

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

Pflichten des Eisenbahnunternehmens.

§ 19. (1) Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörigen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(4) Für die Tarife der Haupt- und Nebenbahnen gelten auch die Bestimmungen des Eisen-

bahnbeförderungsrechtes wie der Eisenbahnverkehrsordnung, BGBl. Nr. 213/1954.

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

§ 23. Haupt- und Nebenbahnen haben für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern, die sich auf Eisenbahnen mehrerer Eisenbahnunternehmen erstreckt, direkte Abfertigung und einen durchgehenden Tarif einzuführen, wenn dies das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im öffentlichen Verkehrsinteresse anordnet. Kommt hierüber binnen einer vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft festzusetzenden angemessenen Frist keine Einigung zwischen den Eisenbahnunternehmen zustande, oder entspricht die Einigung dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht, so hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs entsprechend, den Tarif, wie er für die beteiligten Unternehmen unter billiger Berücksichtigung aller Verhältnisse wirtschaftlich tragbar ist, festzusetzen.

§ 24. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten zu gestatten. Es hat mit diesen Eisenbahnunternehmen über die Ordnung aller durch den Anschluß oder die Mitbenützung geschaffenen oder berührten Rechts-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen, die der Behörde vorzulegen ist.

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

§ 25. Das Eisenbahnunternehmen hat die Sendungen der Post- und Telegraphenverwaltung, einschließlich deren Eisenbahnwagen, sowie die Bediensteten, die diese begleiten, zu befördern, weiters die Herstellung, Instandhaltung und den Betrieb von dem öffentlichen Nachrichtenverkehr dienenden Fernmeldeanlagen auf Liegenschaften der Eisenbahn zu gestatten. Die Einzelheiten dieser Leistungen und deren angemessene Ver-

gütung sind zwischen dem Bund (Post- und Telegraphenverwaltung) und dem Eisenbahnunternehmen zu vereinbaren.

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

(2) Ein Eisenbahnunternehmen, dessen Vermögen dem Heimfall (§ 31) unterliegt, bedarf zur Aufnahme von Darlehen der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen; sie darf nur erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(3) Die Veräußerung oder Verpachtung einer Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke sowie die sonstige Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Betriebes bedarf der Genehmigung der Behörde; sie ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(4) Die Veräußerung oder Belastung von Liegenschaften, die Eisenbahnanlagen sind, bedarf der Genehmigung der Behörde; das gleiche gilt für die Vermietung und die Verpachtung mit einer mehr als einjährigen Kündigungsfrist. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

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

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

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

Betriebseinstellung.

§ 29. (1) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung, die vorübergehende oder dauernde Einstel-

lung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Bei heimfallspflichtigen Eisenbahnen (§ 31) darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn ein im öffentlichen Verkehrsinteresse notwendiger und wirtschaftlich zumutbarer Ersatzverkehr sichergestellt ist. Vor der Entscheidung über den Antrag ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären. Sie hat weiters nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestanden entspricht. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

(3) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde die Auffassung von Bahnhöfen oder Haltestellen zu bewilligen, wenn dem Eisenbahnunternehmen unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen wirtschaftlich nicht zugemutet werden kann, sie in Betrieb zu halten. Vor Erteilung der Bewilligung ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(4) Die gemäß Abs. 1 und 3 erteilten Bewilligungen sind im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

Erlöschen der Konzession.

§ 30. (1) Die Konzession erlischt:

- a) mit Zeitablauf;
- b) bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (§ 17 Abs. 4), durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung des Verkehrs (§ 29 Abs. 2) oder bei strafweisem Konzessionsentzug (§ 56);
- c) mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

(2) Das Erlöschen der Konzession ist im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

§ 31. (1) Wenn die Konzession einer Haupt- oder Nebenbahn nach § 30 Abs. 1 lit. a oder b erlischt, geht das Eigentum an den zur Eisenbahn gehörigen unbeweglichen und beweglichen Vermögensbestandteilen unentgeltlich auf den Bund über; Verbindlichkeiten gehen jedoch nur insoweit auf den Bund über, als sie aus dem Bau

und Betrieb stammen oder im Eisenbahnbuch eingetragen sind (Heimfall).

(2) Sind bei Eintritt des Heimfalles Investitionen, deren Vornahme das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft nach Maßgabe der Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs unter Festsetzung einer im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen bestimmten, angemessenen Amortisationsdauer zugestimmt hat, noch nicht amortisiert, so hat der Bund die restlichen Amortisationsbeträge zu übernehmen.

(3) Der Bunde kann durch das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen auf den Heimfall verzichten.

(4) Auf Verlangen des Eisenbahnunternehmens hat der Bund auf den Heimfall zu verzichten, wenn ein den öffentlichen Interessen entsprechender Ersatzverkehr sichergestellt ist und öffentliche Verkehrsinteressen (wie insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge oder die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn) nicht entgegenstehen sowie die aus dem Bau und Betrieb stammenden Verbindlichkeiten gedeckt und die Ansprüche des Personals befriedigt sind.

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

Baugenehmigung.

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

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

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

falls ordnet die Behörde, wenn der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, die Bauverhandlung an. Wenn weder der Wirkungsbereich anderer Behörden noch Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, so kann die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ohne Bauverhandlung erteilen.

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

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

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

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

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

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

(3) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

(4) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, inner-

halb der der Bau auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

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

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

(3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel, insbesondere auch jene der Schlaf- und Speisewagenunternehmen sowie der Waggonleihanstalten, sind von der Behörde entweder auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall zu genehmigen.

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

Betriebsbewilligung.

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

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

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

verwendenden Bediensteten zuverlässig und geeignet, die Tarife ordnungsgemäß veröffentlicht und die in Anspruch genommenen Liegenschaften in den Besitz des Eisenbahnunternehmens übergegangen sind.

Anrainerbestimmungen.

§ 38. (1) Bei Haupt- und Nebenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

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

(3) Bei Seilbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung von zwölf Meter beiderseits des äußeren Seilstranges, bei den Berg- und Talstationen innerhalb der Bahngrundgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(4) Die Behörde kann von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 Ausnahmen bewilligen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist.

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

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

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

§ 40. (1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn auch nur zeitweise zündunggefährdende Fahrzeuge in Betrieb stehen (Feuerbereich). Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft einen entsprechend ge-

ringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren oder auf Antrag nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung.

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

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

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

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

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr.

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

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

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

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

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

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

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

(7) Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Behörde aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden.

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

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

(3) Solange sich ein Fahrzeug in Bewegung befindet, ist das Öffnen der Außentüren des Fahrzeuges, das Betreten der Trittbretter und das Verweilen auf ungesicherten offenen Plattformen sowie das Ein- und Aussteigen, soweit dies nicht bei einzelnen Arten von Eisenbahnen vorgesehen ist, verboten.

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

Eisenbahnaufsichtsorgane.

§ 45. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnbedienstete zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Beschaffenheit der Eisenbahnanlagen, der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und

Eisenbahnverkehrs sowie des Verhaltens gegenüber Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr zu bestimmen (Eisenbahnaufsichtsorgane). Sie haben auch für die Ordnung auf den Bahnhofvorplätzen zu sorgen, sofern nicht die sonst zuständigen Organe zur Stelle sind.

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

(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen, die bei einer Verwaltungsübertretung im Sinne dieses Bundesgesetzes betreten werden, festnehmen, wenn die Hilfe von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes nicht sogleich erreichbar ist und die Voraussetzungen des § 35 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950, BGBl. Nr. 172, gegeben sind. Die festgenommenen Personen sind, wenn der Grund der Festnehmung nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald als möglich vorzuführen.

Schutzvorschriften.

§ 46. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann für alle oder für bestimmte Eisenbahnen durch Verordnung Vorschriften erlassen, in denen das zum Schutze der Eisenbahnanlagen, des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gebotene Verhalten näher bestimmt wird.

§ 47. Die Bestimmungen der §§ 39 Abs. 1, 42 bis 45 sowie die wesentlichen Bestimmungen der auf Grund des § 46 erlassenen Verordnungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

Kreuzungen mit Straßen.

§ 48. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat auf Antrag eines 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. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch

von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat in der nach Abs. 1 ergehenden Anordnung 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 die Verkehrsträger 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 hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen, die aus einem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern besteht.

(4) Die Mitglieder und ihre Ersatzmänner sind vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmann) muß rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muß eines rechtskundiger und eines technischer Fachmann des Eisenbahnwesens sowie eines rechtskundiger und eines technischer Fachmann des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll der Sachverständigenkommission je ein rechtskundiger und ein technischer Fachmann des Landesstraßenwesens angehören.

(5) Die Anordnung gemäß Abs. 1 und die Entscheidung gemäß Abs. 2 haben, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6, bei Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes, zu ergehen.

(6) Die an Kreuzungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und Bundesstraßen vorzunehmenden Änderungen werden vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau auf Grund eines mehrjährigen Bauprogramms gemeinsam festgelegt. Die Frage der Kostentragung wird hiebei im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen geregelt.

(7) Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 5 stehen einer einvernehmlichen Kostenregelung der Verkehrsträger nicht entgegen.

§ 49. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft setzt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung einerseits und nach dem Bedürfnis des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Verordnung kann auch festsetzen, daß die Straßenverwaltungen zur kostenlosen Duldung von Sicherungseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet sind.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, bei Kreuzungen mit Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 finden sinngemäß Anwendung.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.

Eisenbahnnebenbetriebe.

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

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann das Eisenbahnunternehmen beauftragen, dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnnebenbetriebe innerhalb der gesetzlich zulässigen Zeit so lange offengehalten werden, als dies zur befriedigenden Deckung der Bedürfnisse der Bahnbenützer erforderlich ist.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 finden auf 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 Bahnbenützer bestimmt sind; getroffen werden.

ABSCHNITT IV.

Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

§ 51. (1) Zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich. Die Behörde kann die Bewilligung zu allfälligen Vorarbeiten erteilen. In diesem Falle gelten die Bestimmungen des § 16 sinngemäß.

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

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

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

§ 52. (1) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit im Sinne des § 1 des Eisenbahnteilnehmungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuerkannt wird, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, ob und inwieweit von anderen Eisenbahnunternehmen der Anschluß und die Mitbenützung ihrer Eisenbahnanlagen zu gestatten ist, ob Eisenbahnaufsichtsorgane zu bestimmen sind und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden. Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 24, 27 und 28 gelten sinngemäß. Im Falle der Zuerkennung der Gemeinnützigkeit sind auch die Bestimmungen des § 18 Abs. 4 anzuwenden.

(2) Für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung gelten die Bestimmungen der §§ 14 Abs. 3 und 32 bis 37 sinn-

gemäß. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann die Genehmigung gemäß Abs. 1 und die Betriebsbewilligung, letztere unter der Voraussetzung, daß kein Bedenken über die Gewährleistung eines sicheren Betriebes besteht, verbunden werden.

(3) Bei Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs hat das Eisenbahnunternehmen Beförderungsbedingungen aufzustellen. Diese bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die wesentlichsten Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen.

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

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

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

ABSCHNITT V.

Strafen, Verwalterbestellung.

§ 54. (1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund des § 46 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür mit Geld bis zu 3000 S oder mit Arrest bis zu zwei Wochen zu bestrafen.

(2) Organe oder Bedienstete des Eisenbahnunternehmens, die trotz wiederholter Ermahnung den Bestimmungen der §§ 20 bis 27 und 37 oder den Bestimmungen der gemäß §§ 19 Abs. 4 und 46 erlassenen Verordnungen zuwiderhan-

deln oder die die auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehenden behördlichen Anordnungen nicht befolgen, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind hiefür von der Behörde (§ 12) mit Geld bis zu 30.000 S oder mit Arrest bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

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

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

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

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

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

§ 56. 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.

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

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

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

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

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

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

ABSCHNITT VII.

Aufhebung von Rechtsvorschriften.

§ 58. Folgende Rechtsvorschriften treten — soweit sie noch in Geltung stehen — außer Kraft:

I.

1. Das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939, Deutsches RGBl. I S. 1205,

2. der Erlaß des Führers und Reichskanzlers zur Änderung des Reichsbahngesetzes vom 7. November 1939, Deutsches RGBl. I S. 2179,

3. der Erlaß des Führers über den Beirat der Deutschen Reichsbahn vom 12. Dezember 1942, Deutsches RGBl. I S. 705,

4. die Verordnung über die Verwaltung von Schulden der Deutschen Reichsbahn vom 18. März 1940, Deutsches RGBl. I S. 518,

5. die Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in ein Reichsbahnschuldbuch vom 5. April 1940, Deutsches RGBl. I S. 642,

6. die zweite Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch vom 9. September 1941, Deutsches RGBl. I S. 558,

7. die dritte Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch vom 19. Oktober 1943, Deutsches RGBl. I S. 580,

8. die Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn vom 23. April 1940, Deutsches RGBl. I S. 731,

9. die Verordnung über die Übertragung der Befugnis des Reichsverkehrsministers zur Inbesitznahme von Grundstücken auf die ausführenden Reichsbahndirektionen vom 6. Mai 1940, Deutsches RGBl. I S. 742;

II.

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

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

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

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

III.

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

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

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

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

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

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

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

IV.

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

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

14

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

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

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

V.

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

27. die Bau- und Betriebsvorschrift für die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 1. März 1940, Deutsches RGBl. I S. 460,

28. die Anordnung betreffend die Ausübung der Aufsicht über die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 5. März 1940, Deutsches RGBl. I S. 566,

29. die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ vom 18. September 1941, Deutsches RGBl. I S. 583,

30. die Anordnung, betreffend die Ausübung der Genehmigungshoheit über die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Berg- und Hüttenbetriebe „Hermann Göring“ und ihrer Konzernunternehmen vom 2. Dezember 1941, Deutsches RGBl. I S. 796;

VI.

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

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

VII.

33. das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939, Deutsches RGBl. I S. 1211,

34. die Verordnung über die Einführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland vom 13. Juli 1940, Deutsches RGBl. I S. 988,

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

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

ABSCHNITT VIII.

Übergangsbestimmungen.

§ 59. (1) Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuß der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen.

(2) Die auf Grund dieses Bundesgesetzes zu erlassenden Verordnungen finden unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gewahrt ist, auf bereits bestehende Eisenbahnen nur insofern Anwendung, als die hiedurch bedingten Änderungen keine unverhältnismäßig hohen Kosten verursachen.

§ 60. 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 Bahnenbenutzer fest, innerhalb welcher Zeiten Eisenbahnenbetriebe offenzuhalten sind. Diese Festsetzung ist bei Gast- und Schankgewerbebetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei den übrigen Eisenbahnenbetrieben im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung und, wenn es sich um sonstige Eisenbahnenbetriebe handelt, die der Gewerbeordnung unterliegen, auch im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu treffen.

ABSCHNITT IX.

Vollziehung.

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

Erläuternde Bemerkungen

zum Entwurf eines Bundesgesetzes über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1956).

A. Allgemeines.

Die erste umfassende gesetzliche Regelung des österreichischen Eisenbahnwesens erfolgte durch das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854, RGBl. Nr. 238. Dieses Gesetz ist — abgesehen von einer im Jahre 1925 erfolgten Novellierung — bis zur Einführung deutschen Rechtes unverändert in Geltung geblieben.

Da das Eisenbahnwesen in Deutschland nur zum Teil reichsrechtlich, zum anderen Teil aber landesrechtlich geregelt war, blieb in Österreich neben dem neu eingeführten Reichsrecht ein Teil des österreichischen Eisenbahnrechtes als Landesrecht bestehen.

Dadurch war eine derartige Unübersichtlichkeit eingetreten, daß das in Geltung gebliebene österreichische Recht im Jahre 1943 in einer „Bekanntmachung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland“ zusammengefaßt wurde, die als Eisenbahngesetz vom 30. April 1943, Deutsches RGBl. II S. 137, auch heute noch in Kraft steht.

Inhaltlich bestehen gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes — auch unter Berücksichtigung der heutigen Verhältnisse — keine wesentlichen Bedenken, da ja diese Bekanntmachung eine Art Wiederverlautbarung des alten österreichischen Rechtes darstellt. Allerdings bedürfen die der heutigen Verfassung nicht entsprechenden Bezeichnungen (Reichsverkehrsminister usw.) sowie die der österreichischen Terminologie fremden Ausdrücke (Planfeststellung usw.) einer Änderung, was im vorliegenden Entwurf berücksichtigt wurde. Daneben ergab sich auch die Notwendigkeit, eine Reihe von Fragen dem bewährten alten österreichischen Rechtsgedanken und den durch die Entwicklung des Verkehrs gegebenen Verhältnissen entsprechend neu zu regeln. Diesbezüglich wird insbesondere auf die Bestimmungen betreffend die Ordnung und Sicherheit des Betriebes, die im wesentlichen aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung übernommen wurden sowie auf die Normen des Kreuzungsrechtes, durch die das deutsche Kreuzungsgesetz ersetzt werden soll, verwiesen.

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll das gesamte Eisenbahnverwaltungsrecht, mit Ausnahme des erst im Jahre 1954 erlassenen und vorerst mit 31. Dezember 1958 befristeten Privatbahnbegünstigungsgesetzes (BGBl. Nr. 106/1954), einheitlich in einer Rechtsnorm zusammengefaßt werden.

B. Im besonderen.

ABSCHNITT I.

Begriffsbestimmungen.

(§§ 1 bis 10.)

Zu § 1:

Die Gültigkeit des Gesetzes ist grundsätzlich sowohl für die Österreichischen Bundesbahnen als auch für die Privatbahnen vorgesehen.

Für die in Österreich gelegenen Grenzstrecken soll das Eisenbahngesetz gelten, sofern nicht durch Staatsverträge über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen abweichende Bestimmungen getroffen werden.

Im Gegensatz zum Eisenbahngesetz 1943, das die Eisenbahnen nur in Haupt- und Nebenbahnen, Anschlußbahnen und sonstige Eisenbahnen einteilte, sieht der vorliegende Gesetzentwurf die Einteilung in öffentliche Eisenbahnen (Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen, Haupt- und Kleinseilbahnen) und nicht-öffentliche Eisenbahnen (Anschlußbahnen, Materialbahnen und Materialeilbahnen) vor, wie dies der gesetzlichen Regelung vor Einführung des deutschen Rechtes entspricht. Er trägt auch der Tatsache, daß die Straßenbahnen vor der Einführung des deutschen Personenbeförderungsrechtes Eisenbahnen waren, sowie der Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Oktober 1953, V 18/53/9, in welcher dargelegt wird, daß die Seilbahnen als Eisenbahnen im Sinne des Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B.-VG. anzusehen sind, Rechnung.

Zu § 2:

Die öffentlichen Eisenbahnen stehen nach ihrer Zweckbestimmung zum Unterschied von

den Anschlußbahnen, Material- und Materialseilbahnen jedermann unter der Voraussetzung zur Verfügung, daß die hierfür geltenden Rechtsvorschriften und Beförderungsbedingungen eingehalten werden.

Unter Rechtsvorschriften sind alle Gesetze und Verordnungen zu verstehen, die für die Beförderung maßgebend sind, wie zum Beispiel die Eisenbahnverkehrsordnung, das Tierseuchengesetz, das Zollgesetz usw. Die Beförderungsbedingungen enthalten die zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Bahnbenützer hinsichtlich der Beförderung geltenden Vertragsbedingungen.

Das Hauptmerkmal der öffentlichen Eisenbahnen ist die Betriebspflicht.

Zu § 3:

Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann ein Werksverkehr (erweiterter Werksverkehr) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr nach Maßgabe der Bestimmungen der §§ 51—53 zugelassen werden.

Zu § 4:

Die Frage, ob eine Eisenbahn als Haupt- oder Nebenbahn anzusehen ist, wird lediglich vom Gesichtspunkt der Verkehrsbedeutung zu beurteilen sein, wobei die Bezeichnung in der seinerzeitigen Konzessionsurkunde nicht unbedingt bindend ist. Dieser Unterscheidung kommt insofern besondere Bedeutung zu, als für Nebenbahnen gemäß § 28 Erleichterungen zu gewähren sind, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Zu den Schienenbahnen gehören die Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen, Anschlußbahnen und Materialbahnen; die Standseilbahnen zählen, obwohl ihre Wagen auf Schienen rollen, zu den Seilbahnen.

Zu § 5:

Ein wesentlicher Unterschied zwischen Straßenbahnen und Nebenbahnen besteht darin, daß das Netz der Straßenbahn für sich allein, also ohne Anschluß an das Gesamt-Eisenbahnnetz, besteht, während die Nebenbahnen in der Regel an dieses Netz angeschlossen sind.

Die Straßenbahnen gehörten nach altem österreichischem Recht (Eisenbahnkonzessionsgesetz in der Fassung des BGBl. Nr. 2/1929) zu den Eisenbahnen. Erst durch die Einführung des Personenbeförderungsgesetzes in Österreich wurden sowohl die Straßenbahnen als auch die Obuslinien zu Einrichtungen, die weder dem Eisenbahnrecht, noch dem Gewerberecht zugehörten. Da die Bestimmungen des deutschen Personenbeförderungsgesetzes betreffend den

Linienverkehr durch das Kraftfahrlineiengesetz 1952, BGBl. Nr. 84/1952, und betreffend den Gelegenheitsverkehr durch das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, BGBl. Nr. 85/1952, eine Neuregelung gefunden haben, gilt derzeit das deutsche Personenbeförderungsgesetz nur mehr hinsichtlich der Straßenbahnen, deren alt-österreichische Eisenbahnkonzessionen übrigens weiterhin aufrecht geblieben sind. Es war daher naheliegend, diese Straßenbahnen nunmehr wieder zu Eisenbahnen zu erklären und auch auf die Obuslinien hinsichtlich ihrer ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen das Eisenbahnrecht anzuwenden, wodurch ihnen das zur Zeit der Geltung des österreichischen Eisenbahnrechtes gewährte Enteignungsrecht wieder zukommt. Insbesondere für die Obuslinien ist dies von größter Bedeutung, weil durch das Fehlen eines solchen Rechtes Schwierigkeiten besonders hinsichtlich der Verankerung ihrer Fahrleitung an fremden Gebäuden aufgetreten sind. Der Tatsache, daß sich sowohl die Straßenbahnen als auch die Obuslinien an den übrigen Straßenverkehr anpassen müssen, wurde dadurch Rechnung getragen, daß gemäß § 57 Abs. 3 die Straßenbahnen und Obuslinien auch den Straßenpolizeivorschriften unterliegen.

Da nach § 57 Abs. 3 dieses Gesetzentwurfes die Bestimmungen des § 1 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 unberührt bleiben, unterliegen die Obusfahrzeuge dem Kraftfahrzeuggesetz und nicht dem Eisenbahngesetz. Dementsprechend gelten auch hinsichtlich der Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungskraftfahrzeugs die einschlägigen Bestimmungen des Kraftfahrzeugrechtes, während die Haftung für Schäden aus dem Bestand und Betrieb der ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen (zum Beispiel Oberleitungen), durch die Haftungsbestimmungen des Eisenbahnrechtes geregelt wird. Wird demnach zum Beispiel durch den Betrieb eines Oberleitungskraftfahrzeugs die Oberleitung zerrissen und durch die herabfallenden Drähte ein Mensch verletzt, so kommen die Haftungsbestimmungen des Kraftfahrzeugrechtes zur Anwendung.

Unter „benachbarten Orten“ sind nicht nur jene zu verstehen, bei denen ein unmittelbarer räumlicher Zusammenhang gegeben ist, sondern auch solche, die in einem gewissen Näheverhältnis zueinander liegen.

Ob die „Schnellbahnen“ zu den Nebenbahnen oder Straßenbahnen zu rechnen sind, wird danach zu beurteilen sein, ob sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs mehr den Nebenbahnen oder mehr den Straßenbahnen entsprechen.

Zu § 6:

Was die Haupt- und Kleinseilbahnen anlangt, sind diese nach österreichischem Recht

seit ihrem Bestehen Eisenbahnen. Die hinsichtlich der Sessellifte aufgetauchten Zweifel wurden durch die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Oktober 1953, V 18/53/9, in dem Sinne geklärt, daß es sich auch hiebei um Eisenbahnen handelt.

Schleplifte hingegen unterliegen den Bestimmungen der Gewerbeordnung; wenn sie jedoch auch nur zeitweise — etwa im Sommer — als Sessellifte betrieben werden, zählen sie zu den letzteren und sind daher Eisenbahnen.

Zu §§ 7 bis 8:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

Zu § 9:

Materialbahnen und Materialseilbahnen, auf denen kein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, unterliegen nunmehr grundsätzlich, je nach der Art des Betriebes, dessen Bestandteil sie sind, der Zuständigkeit der für diesen Betrieb zuständigen Behörde. Diese kann einen Werksverkehr oder einen erweiterten Werksverkehr (§ 51 Abs. 3), jedoch nicht einen beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) zulassen, da die Anlage im letzteren Fall gemäß § 9 zu einer den Bestimmungen dieses Gesetzes unterliegenden Eisenbahn wird, für die gemäß § 12 Abs. 1 die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft gegeben ist. Von den Materialbahnen und Materialseilbahnen werden demnach derzeit nur jene der Stromlieferungsunternehmen dem Eisenbahngesetz unterliegen.

Der Anwendungsbereich des Eisenbahngesetzes erstreckt sich vor allem nicht auf Güterseilbahnen, die auf Grund der Bestimmungen des Güter- und Seilwege-Grundsatzgesetzes 1951, BGBl. Nr. 103, sowie der hiezu ergangenen Landes-Ausführungsgesetze errichtet werden, solange auf diesen Bahnen kein beschränkt-öffentlicher Verkehr stattfindet.

Um mit der hier getroffenen Regelung den Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion in Einklang zu bringen, ergibt sich auch die Notwendigkeit einer Änderung des § 1 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 99/1952.

Zu § 10:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

ABSCHNITT II.

Für alle Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

(§§ 11 bis 13.)

Zu § 11:

Es werden hier jene Fälle aufgezählt, in denen das Bundesministerium für Verkehr und Elek-

trizitätswirtschaft eine Entscheidung über Vorfällen zu treffen hat, nämlich

- a) ob eine Beförderungseinrichtung als Eisenbahn oder
- b) als welche der im § 1 angeführten Eisenbahnen eine Eisenbahn oder
- c) ob ein Verkehr als Werksverkehr oder beschränkt-öffentlicher Verkehr oder
- d) ob eine Anlage als Eisenbahnanlage zu gelten hat oder
- e) ob eine Betriebsgemeinschaft im Sinne des § 12 Abs. 2 oder 3 vorliegt oder
- f) ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18 Abs. 4 erfolgen würde.

Demnach entscheidet das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zum Beispiel, ob es sich bei einer Anlage um eine Materialbahn (Materialseilbahn) handelt. Es ist hingegen nicht zur Entscheidung darüber berufen, ob diese Bahn Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes ist.

Zu § 12:

Während bisher sämtliche dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen der unmittelbaren Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterlagen und lediglich für die Materialbahnen und Materialseilbahnen die Bezirksverwaltungsbehörde in erster Instanz zuständig war, ist nunmehr für einen Teil der öffentlichen Eisenbahnen in erster Instanz die Zuständigkeit des Landeshauptmannes festgelegt worden.

Danach ist der Landeshauptmann für die Kleinseilbahnen sowie für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr, jedoch mit Werksverkehr, zuständig, sofern diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen. Diese Regelung entspricht im wesentlichen insofern der derzeitigen Praxis, als in diesen Fällen stets eine Delegation an den Landeshauptmann gemäß Art. 59 des Verwaltungsentlastungsgesetzes, BGBl. Nr. 277/1925, erfolgte.

Die Delegierungsbestimmung des Abs. 1 ist im wesentlichen der zitierten Bestimmung des Verwaltungsentlastungsgesetzes nachgebildet, deren Verfassungsmäßigkeit der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 6. Oktober 1953, V 18/53/9, nicht bezweifelt hat. Von ihr wird besonders im Baugenehmigungsverfahren — wie bisher — Gebrauch zu machen sein.

Bei Anlagen, für die in erster Instanz der Landeshauptmann zuständig ist, ist ein Instanzenzug an das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft gegeben. Bei den der Kompetenz der Bezirksverwaltungsbehörde unterliegenden Materialbahnen und Materialeisenbahnen endet der Instanzenzug beim Landeshauptmann.

Zu § 13:

Im Abs. 1 werden die Aufgaben der Eisenbahnbehörde aufgezählt, zu denen unter anderem die Überwachung der Einhaltung der den Eisenbahnunternehmen obliegenden Verpflichtungen, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit, gehört. Diese Überwachung erstreckt sich begreiflicherweise auch auf die eisenbahntechnischen Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel der Schlaf- und Speisewagenunternehmen und der Waggonleihanstalten, sofern deren Fahrzeuge in den Wagenpark eines öffentlichen Eisenbahnunternehmens eingestellt werden.

Da sich aber die Verpflichtungen des Eisenbahnunternehmens gemäß §§ 19 ff. nicht nur auf die reine Sicherheit beziehen, sieht Abs. 3 die Möglichkeit vor, daß das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu den maßgebenden Sitzungen der Organe der erwähnten Unternehmen einen rechtskundigen Vertreter (Staatskommissär) entsenden kann. Dies gilt jedoch nicht für Sitzungen, bei denen nur laufende Geschäftsfälle behandelt werden.

Die Einrichtung des Staatskommissärs stellt die Wiederherstellung des seit 1838 bestandenen Rechtszustandes dar, der lediglich durch die Einführung des deutschen Aktiengesetzes in Österreich unterbrochen wurde. Die Entsendung eines Vertreters des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wird hauptsächlich bei Eisenbahneubauten oder dann in Betracht kommen, wenn besondere Fälle, zum Beispiel Dotierung mit öffentlichen Mitteln, ausländische Gesellschaften, grenzdurchschnittene Eisenbahnen und dergleichen, vorliegen.

Der Begriff Eisenbahnunternehmen umfaßt alles, was zum Betrieb der Eisenbahn gehört und für die Bedürfnisse desselben bestimmt ist, also auch alle Hilfsanstalten für den Betrieb der Unternehmung.

ABSCHNITT III.

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

(§§ 14 bis 50.)

Zu § 14:

Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 entsprechen der derzeitigen Rechtslage.

Die Rechtsgrundlage für neue bundeseigene Eisenbahnen bildet ein Bundesgesetz, durch das

der Wille zur Herstellung der Eisenbahn kündigt und die erforderlichen Mittel zum Bahnbau sichergestellt werden. Eine Konzession ist daher für derartige Eisenbahnen nicht erforderlich.

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wurde im Abs. 3 die Bestimmung getroffen, daß es bei Erweiterungs- und Erneuerungsbauten geringeren Umfanges sowie bei Abtragungen keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung bedarf, wenn das Eisenbahnunternehmen diese Bauten unter der Leitung einer gemäß § 15 verzeichneten Person ausführt und Rechte oder Interessen Dritter durch das Bauvorhaben nicht berührt werden. Ob für einen Erweiterungs- oder Erneuerungsbau oder eine Abtragung die Bestimmung des Abs. 3 zur Anwendung gelangen kann, entscheidet die Behörde auf Grund des vorgelegten Bauentwurfes (§§ 32 ff.).

Es wird sich hiebei um Arbeiten beziehungsweise Bauten kleineren Umfanges handeln, wie beispielsweise um die Veränderung eines Kassenraumes, Vergrößerung eines Wartesaales, Veränderungen von Abortanlagen usw. Unter die Bestimmung des Abs. 3 wird zum Beispiel jedoch nicht die Aufstockung und Vergrößerung eines Bahnhofgebäudes, die Errichtung von größeren Lagerräumen (Magazinen) usw. zu subsumieren sein. Die Rechte der Ziviltechniker werden durch derartige Arbeiten beziehungsweise Bauten jedenfalls nicht berührt.

Zu § 15:

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat nicht nur vor Eintragung einer Person in das Verzeichnis zu prüfen, ob hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen und die Voraussetzungen des Abs. 2 erfüllt werden, sondern es obliegt ihm vielmehr die Dauerverpflichtung, darüber zu wachen, daß die im Verzeichnis „geführten“ Personen den genannten Voraussetzungen entsprechen. Es sind daher in das Verzeichnis eingetragene Personen, wenn sich nachträglich herausstellt, daß sie einer der genannten Voraussetzungen nicht mehr entsprechen, von Amtes wegen aus dem Verzeichnis zu streichen.

Die im Verzeichnis aufscheinenden Personen können im Verwaltungsverfahren auch als Sachverständige herangezogen werden.

Zu § 16:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

Zu § 17:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage. Ein Anspruch des

Konzessionswerbers auf Verleihung der beantragten Konzession besteht auch künftighin nicht.

Die sowohl im Eisenbahnkonzessionsgesetz 1854 (§ 7 Abs. 1) als auch im Eisenbahngesetz 1943 (§ 6 Abs. 4) für die Konzessionsverleihung vorgesehene Höchstfrist von 90 Jahren wurde im gegenständlichen Gesetz nicht mehr aufgenommen, doch wird es nach wie vor den praktischen Bedürfnissen entsprechen, wenn die Konzession nur für einen Zeitraum verliehen wird, innerhalb dessen die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung noch einigermaßen überblickt und beurteilt werden kann. In der Praxis wird in der Regel die Konzession für Kleinseilbahnen auf die Dauer von 30, für Hauptseilbahnen auf die Dauer von 60 und für Schienenbahnen auf die Dauer von 90 Jahren verliehen.

Unter dem Begriff „Erwerber einer Eisenbahn“ ist nicht nur der Käufer, sondern auch jeder sonstige Rechtsnachfolger nach einem Konzessionsinhaber zu verstehen, wie zum Beispiel der Erwerber einer Eisenbahn im Erb- oder Vermächtniswege.

Gemäß Abs. 6 wird die Konzessionsdauer von Gesetzes wegen um ein Jahr verlängert, wenn über einen rechtzeitig eingebrachten Verlängerungsantrag nicht spätestens drei Monate vor Ablauf der Konzessionsdauer entschieden wurde. Durch diese Regelung sollen alle ungünstigen Auswirkungen, die mit einer erst knapp vor Ablauf der Konzessionsdauer erfolgenden Entscheidung verbunden wären, vermieden werden. Im übrigen wird durch die Bestimmung des Abs. 6 das Recht des Eisenbahnunternehmens, durch eine allfällige Säumnisbeschwerde eine Entscheidung über den Verlängerungsantrag herbeizuführen; nicht beschränkt, da im § 57 ein entsprechender Hinweis auf die Bestimmungen des Verwaltungsgerichtshofgesetzes aufgenommen wurde.

Zu § 18:

Vor Verleihung einer Konzession hat die Behörde nunmehr zu prüfen und zu entscheiden, ob hiedurch nicht einem bereits bestehenden Eisenbahnunternehmen eine nicht zumutbare Konkurrenzierung erwachsen würde. Eine solche Konkurrenzierung eines Eisenbahnunternehmens (Seilbahnunternehmens) durch eine neue Schleppliftanlage wird durch eine entsprechende, vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bereits in Aussicht genommene Novellierung der Gewerbeordnung unterbunden werden. Durch diese Regelung wird die bisher nur auf die Konkurrenzierung durch andere Eisenbahnunternehmen abgestellte Konkurrenzierungsklausel den heutigen Bedürfnissen entsprechend modifiziert.

Durch die Konzession erhält das Eisenbahnunternehmen das Enteignungsrecht nach Maß-

gabe des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, nach dessen Bestimmungen zu beurteilen ist, welche Behörden im Enteignungsverfahren an der Entscheidung mitzuwirken haben.

Außerdem ist das Eisenbahnunternehmen ohne Durchführung des Enteignungsverfahrens und ohne Anspruch der Eigentümer von Grundstücken und Baulichkeiten auf Entschädigung berechtigt, von den Eigentümern die Duldung der Errichtung oder Anbringung von Oberleitungen und der sonstigen im Abs. 4 aufgezählten Einrichtungen zu verlangen, soweit hiedurch nicht die bestimmungsgemäße Benützung des Grundes oder des Gebäudes erheblich beeinträchtigt wird. Ob eine solche erhebliche Beeinträchtigung eintreten würde, stellt gemäß § 11 lit. f auf Antrag das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft fest. Diese Bestimmung wurde aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung getroffen, da ansonsten auch bei einer nur unerheblichen Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung des Grundes oder Gebäudes ein langwieriges Enteignungsverfahren abgeführt werden müßte. Hinsichtlich der Benützung von Bundesstraßen wird auf § 57 Abs. 3 hingewiesen, wonach die Bestimmungen des § 21 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, nicht berührt werden.

Unter „Hilfseinrichtungen“ gemäß Abs. 5 sind Schotterergewinnungsanlagen, Schwellentränk- anstalten, Ausbesserungswerke, die der Instandhaltung und Modernisierung des Wagenparks dienen und dergleichen, nicht jedoch Anlagen, die für den Neubau von Lokomotiven, Waggonen und sonstigen Fahrbetriebsmitteln bestimmt sind, zu verstehen.

Unter „Arbeiten, die dem Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn dienen“, sind Beschotterungs-, Gleisverlegungs- sowie alle sonstigen Bahnerhaltungsarbeiten, Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten, wie Anstricharbeiten usw., zu verstehen.

Zu § 19:

Die Bestimmungen dieses und der folgenden Paragraphen regeln die Pflichten des Eisenbahnunternehmens und korrespondieren den sich aus § 18 ergebenden Berechtigungen, sodaß aus diesen Verpflichtungen das Eisenbahnunternehmen eine über den § 18 hinausgehende Berechtigung zum Betrieb von Hilfseinrichtungen oder zur Vornahme von Arbeiten nicht ableiten kann.

Abweichend von den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1943 ist die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörigen erforderlichenfalls zu erneuern, nicht ausdrücklich angeführt. Sollte aber mangels einer erforderlichen Erneuerung die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht mehr gegeben sein, so hat die Behörde eine entsprechende Anordnung

zu treffen oder, wenn dieser nicht entsprochen wird, gemäß Abs. 3 die teilweise oder gänzliche Einstellung des Betriebes zu verfügen.

Die Haftungsbestimmungen des Abs. 2 entsprechen den Bestimmungen des § 8 I lit. c des Eisenbahngesetzes 1943; es würde lediglich der Ausdruck „Grundstücke“ durch den der österreichischen Terminologie entsprechenden Ausdruck „Liegenschaften“ ersetzt. Im übrigen wurde an der bisherigen Regelung festgehalten, da das gesamte Haftpflichtrecht eine Neuregelung erfahren soll und es unzweckmäßig wäre, den Arbeiten des hiefür zuständigen Bundesministeriums für Justiz auf einem einzelnen Gebiet vorzugreifen.

Die Rückkehr zur österreichischen Terminologie erscheint geeignet, jeden Zweifel darüber zu beseitigen, daß auch im Sachschadenhaftpflichtgesetz der Ausdruck „Grundstücke“ — in Übereinstimmung mit der bisherigen Judikatur des OGH. — gleichfalls im Sinne von „Liegenschaften“, das heißt einschließlich der Gebäude, zu verstehen ist.

Abs. 4 gibt dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die Möglichkeit, im Verordnungswege Anordnungen zu treffen, in welcher Weise für die Sicherheit, Ordnung und entsprechende Ausgestaltung der Eisenbahn und die Sicherung des Anrainers zu sorgen ist.

Zu § 20:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage. Die Bestimmungen des § 110 des Wasserrechtsgesetzes (BGBl. II, Nr. 316/1934) werden durch den § 20 nicht berührt (siehe auch Erläuterungen zu § 57).

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wird die Behörde selbstverständlich auch die gutachtliche Stellungnahme der nach den straßenrechtlichen Vorschriften zuständigen Behörde einzuholen haben.

Zu § 21:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der bisherigen Rechtslage.

Durch Abs. 3 findet die Erlassung der für die Bediensteten des Eisenbahnunternehmens verbindlichen Betriebsvorschriften ihre gesetzliche Deckung.

Zu § 22:

Die Tarife und Fahrpläne unterliegen grundsätzlich nicht mehr der eisenbahnbehördlichen Genehmigung, sondern sind lediglich dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und in den Fällen des Abs. 2 auch dem Landeshauptmann vorzulegen. Dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft obliegt die Veröffentlichung der Tarife und

Fahrpläne. Bei Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen wird unter Anwendung des § 28 mit der Veröffentlichung der wesentlichen Teile der Tarife und Fahrpläne, und zwar an einer Stelle in der Regel das Auslangen gefunden werden können. Änderungen der Tarife und Fahrpläne können nur dann angeordnet werden, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hiedurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Der Begriff „Tarife“ umfaßt die Beförderungspreise, die Zusammenfassung der für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen, wie Eisenbahnverkehrsordnung, Durchführungsverordnung zur Eisenbahnverkehrsordnung, Beförderungsbedingungen (im internationalen Verkehr CIV, CIM, Einheitliche und Besondere Zusatzbestimmungen) sowie alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Nebengebühren notwendigen Angaben.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 13. April 1920, StGBI. Nr. 180, das eine Mitwirkung der Nationalversammlung an der Regelung der Tarife der Österreichischen Bundesbahnen und der vom Bund betriebenen Privatbahnen vorsieht sowie die Bestimmungen des Privatbahnbegünstigungsgesetzes, wonach unter gewissen Voraussetzungen das Eisenbahnunternehmen für den durch die Nichtzulassung von Tariferhöhungen entstehenden Einnahmehintergang zu entschädigen ist, bleiben unberührt.

Zu den §§ 23 bis 27:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage. Unter formellen Änderungen des Gesellschaftsvertrages und der Satzungen (§ 26 Abs. 1) sind solche zu verstehen, die nur die Fassung betreffen (§ 145 des Aktiengesetzes vom 30. Jänner 1937, Deutsches RGBl. I S. 107).

Werden Liegenschaften eines Eisenbahnunternehmens, die früher land- oder forstwirtschaftlich genutzt wurden, veräußert, so wird von der Behörde anlässlich der Erteilung der Genehmigung (§ 26 Abs. 4) darauf zu achten sein, daß derartige Liegenschaften möglichst wieder einer land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden.

Zu § 28:

Durch diese Bestimmung wird die Möglichkeit geschaffen, für Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen, im Gegensatz zu den Hauptbahnen, die mit Rücksicht auf ihre Bindung an den internationalen Verkehr ihren Betrieb dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung anpassen müssen, Erleichterungen von den Eisenbahnunternehmen im allgemeinen auferlegten Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die

Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Zu § 29:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

Der Ersatzverkehr gemäß Abs. 1 muß nicht durch das Eisenbahnunternehmen selbst, sondern kann auch durch einen Dritten sichergestellt werden.

Es wurde nunmehr im Abs. 2 eine ausdrückliche Bestimmung vorgesehen, wonach die Behörde, wenn die gänzliche oder teilweise Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn genehmigt wurde, nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden hat, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht. Diese Entscheidung wird in der Regel nach Vornahme eines eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens getroffen werden.

Zur Behandlung von Anträgen auf Auflassung von Haltestellen bei Straßenbahnen wird weitgehend der Landeshauptmann gemäß § 12 Abs. 1 zu ermächtigen sein. Eine bloß örtliche Verlegung von Haltestellen gilt nicht als Auflassung.

Zu § 30:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

Zu § 31:

Die Bestimmungen entsprechen grundsätzlich der heutigen Rechtslage.

Der Heimfall ist jedoch nunmehr auf rein verkehrspolitische und nicht fiskalistische Motive beschränkt. Der Heimfallsverzicht ist vor Erlöschen der Konzession auszusprechen und bezieht sich stets auf das gesamte Vermögen des Eisenbahnunternehmens und nicht auf einzelne Vermögensteile. Auf Verlangen des Eisenbahnunternehmens hat der Bund auf den Heimfall zu verzichten, wenn die im Abs. 4 aufgezählten Voraussetzungen vorliegen. Zu diesen Voraussetzungen gehört unter anderem auch, daß das Interesse an einer Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs nicht entgegensteht. Ein solches Interesse an einer Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs wird bei verkehrswichtigen Eisenbahnen, wie zum Beispiel bei der Graz-Köflacher Eisenbahn, anzunehmen sein. Zur Durchsetzung dieses „Verlangens“ steht dem Eisenbahnunternehmen der Rechtsweg offen.

Durch die Bestimmung des Abs. 2 soll erreicht werden, daß Investitionen, die im Interesse eines sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahn-

betriebes und Eisenbahnverkehrs erforderlich sind, auch in den letzten Jahren vor Eintritt des Heimfalles von Eisenbahnunternehmen noch vorgenommen werden.

Dem Bund ist durch die Bestimmung des Abs. 3 die Möglichkeit eingeräumt, nach seinem Ermessen auf den Heimfall zu verzichten, und zwar, wie oben erwähnt, auf den gesamten Heimfall. Der Verzicht des Bundes auf den Heimfall einzelner Teile des Anlagevermögens ist jederzeit durch ein (privatrechtliches) Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Eisenbahnunternehmen möglich.

Außerdem ist dem Bund durch die Bestimmungen des Abs. 5 die Möglichkeit geboten, eine Haupt- oder Nebenbahn jederzeit vor Ablauf der Konzessionsdauer einzulösen. Die Höhe der zu leistenden Entschädigung ist, soweit keine Vereinbarung hierüber getroffen wurde, nach den einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu ermitteln.

Zu § 32:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

Von der auch bisher nur beispielsweise Aufzählung der für den Bauentwurf erforderlichen Unterlagen wurde Abstand genommen und es der Behörde überlassen, zu bestimmen, welche Unterlagen nach den Erfordernissen des Falles vorzulegen sind. Es wird zweckmäßig sein, für die verschiedenen Gruppen von Bauvorhaben im Erlaßwege festzusetzen, welche Unterlagen in der Regel benötigt werden.

Zu § 33:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

Eine Erleichterung besteht darin, daß es bei Erweiterungs- oder Erneuerungsbauten geringeren Umfangs sowie bei Abtragungen keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bedarf, wenn den Bestimmungen des § 14 Abs. 3 entsprochen wird.

Zu § 34:

Wird die Bauverhandlung bei den in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft fallenden Eisenbahnen vom Landeshauptmann durchgeführt, so wird von diesem der Verhandlungstermin im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft festzusetzen sein. Der Landeshauptmann wird das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom Ergebnis der Verhandlung in geeigneter Form zu verständigen haben.

Soll zur Ausführung des Bauentwurfes eine Enteignung stattfinden, so ist gemäß den Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes

1954 mit der Bauverhandlung in der Regel die Enteignungsverhandlung zu verbinden.

Durch die Bestimmungen des Abs. 3 ist nunmehr ausdrücklich festgelegt, daß den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, Gelegenheit zur Stellungnahme zum Bauentwurf zu geben ist.

Durch die Bestimmungen des Abs. 4 ist festgelegt, wer insbesondere als Partei zu gelten hat.

Zu § 35:

Nach wie vor kann der Leiter der Bauverhandlung die Baugenehmigung gemäß den Bestimmungen des AVG. ex commissione an Ort und Stelle erteilen, wenn bei der Bauverhandlung öffentlich-rechtliche Einwendungen nicht erhoben oder bereinigt wurden.

Zu § 36:

Die eisenbahntechnischen Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel wurden bisher auf Grund der allgemeinen Bestimmungen des § 8 I lit. a des Eisenbahngesetzes 1943, wonach das Eisenbahnunternehmen die Eisenbahn nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör nach den Vorschriften und Anordnungen der Eisenbahnbehörde zu erbauen und nach den Bedürfnissen des Verkehrs ordnungsmäßig zu unterhalten, zu erneuern und zu ergänzen hat, genehmigt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde nunmehr im Rahmen der Bestimmungen über die Baugenehmigung eine ausdrückliche Regelung (Abs. 3) getroffen.

Es ist naheliegend, daß die hier vorgesehenen Genehmigungen nach Maßgabe des Standes der technischen Entwicklung zu erteilen sind.

Zu § 37:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

Wenn die Betriebsbewilligung gemäß § 14 Abs. 3 nicht überhaupt entfällt, kann sie bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 1 mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung verbunden werden. Wurde der Bau, ohne daß § 14 Abs. 3 zur Anwendung kommt, unter der Leitung von im § 15 bezeichneten Personen ausgeführt, kann die Betriebsbewilligung, sofern keine Bedenken bestehen, daß ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist, ohne Durchführung eines sonst erforderlichen Ortsaugenscheines erteilt werden.

In jenen Fällen, in denen gleichzeitig mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung die Betriebsbewilligung erteilt wird, kann die Vorlage einer Vollendungsanzeige im Baugenehmigungsbescheid vorgeschrieben werden. Wenn hingegen die Betriebsbewilligung vom Eisenbahnunter-

nehmen zu beantragen ist, erübrigt sich die Vorlage einer gesonderten Vollendungsanzeige.

Die Art der Prüfung der Zuverlässigkeit und Eignung der im Betriebsdienst zu verwendenden Bediensteten hat nach der jahrzehntelangen Praxis zu erfolgen. Diese Prüfung wird selbstverständlich in der Regel bei den nur vorübergehend verwendeten Aushilfsbediensteten nicht so einläßlich erfolgen müssen als beim ständigen Personal. Den Aushilfsbediensteten wird allerdings in diesem Falle die Befugnis, als Eisenbahnaufsichtsorgane (§ 45) tätig zu sein, nicht zuerkannt werden können.

Zu § 38:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der bisherigen Rechtslage, wobei die technischen Besonderheiten der Seilbahnen entsprechend berücksichtigt wurden (Abs. 3).

Bei allfälligen Zweifeln über den Verlauf einer Bahnhofsgrenze wird bei einer Entscheidung hierüber die Bahnhofdienstordnung des betreffenden Bahnhofes zu berücksichtigen sein.

Die Bestimmung des Abs. 4, daß die Behörde (§ 12) Ausnahmen vom Bauverbot gemäß den Abs. 1 bis 3 bewilligen kann, ist entsprechend der bisher geübten Praxis in großzügiger Weise zu handhaben, insbesondere dann, wenn es sich um Bauvorhaben anderer öffentlicher Verkehrsträger handelt.

Zu § 39:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage, wobei jedoch auf die Hochspannungsleitungen insofern besonders Bedacht genommen wurde, als in jenen Fällen, in welchen es sich um Freileitungen handelt, der Gefährdungsbereich mit zumindest je fünfundzwanzig Meter, in jenen Fällen, in denen es sich um verkabelte Hochspannungsleitungen handelt, mit zumindest je fünf Meter beiderseits der Leitungsachse festgesetzt ist.

Bei der Auslegung der Bestimmungen des Abs. 3 ist davon auszugehen, daß durch sie eine Gefährdung der Eisenbahn und des Eisenbahnbetriebes ausgeschlossen werden soll. Dieser Gesichtspunkt wird von der Behörde (§ 12), bei der vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung hiezu einzuholen ist, zu berücksichtigen sein.

Wenn auch das Gesetz für die durch § 39 auferlegten Beschränkungen eine Entschädigung nicht vorsieht, so erscheint es doch billig, in Fällen, in denen die übliche land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, insbesondere wegen der freien Sicht auf Signale oder bei schienengleichen Eisenbahnübergängen, durch eine über die bisher bestehenden Vorschriften hinausgehende Beschränkung beeinträchtigt wird, eine entspre-

chende Entschädigung zu leisten, soweit eine solche Beeinträchtigung nicht ohne Entschädigung zumutbar erscheint.

Zu § 40:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Rechtslage.

Für Anlagen im Sinne des Abs. 1, die bereits genehmigt sind, bleibt die bisherige Regelung bestehen, das heißt, die Rechtskraft von Genehmigungsbescheiden, die schon auf Grund früherer Gesetze erlassen wurden, wird gemäß § 59 durch dieses Bundesgesetz nicht berührt.

Zu § 41:

Es wird hier ausdrücklich bestimmt, daß die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes anzuordnen hat.

Weiters wird im Abs. 2 eine Regelung hinsichtlich der durch Naturereignisse eintretenden Gefährdungen der Eisenbahn getroffen. Im Gegensatz zu § 39, der Gefährdungen der Eisenbahn, die durch das Verhalten einer physischen Person entstehen, behandelt, regelt die gegenständliche Bestimmung jene Fälle, in welchen Gefährdungen der Eisenbahn ohne Rücksicht auf das Verhalten einer physischen Person eintreten, wie dies zum Beispiel beim natürlichen Pflanzenwuchs, der durch Samenflug entsteht, der Fall sein kann. — Unter Gefährdung im Sinne des Abs. 2 ist auch die Beeinträchtigung der Sichtverhältnisse zu verstehen.

Zu § 42:

Die Bestimmungen wurden im wesentlichen aus der deutschen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.) vom 17. Juli 1928, DRGBl. II, S. 541, übernommen, der gemäß den Bestimmungen des Rechtsüberleitungsgesetzes (StGBl. Nr. 6/1945) Gesetzescharakter zukommt. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung soll nunmehr durch den gegenständlichen Gesetzentwurf aufgehoben werden.

Zu § 43:

Die Bestimmungen entsprechen insofern der bisherigen Rechtslage, als sie im wesentlichen aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung übernommen wurden.

Darüber hinaus wurde im Abs. 4 bestimmt, daß Personen, die zum Betreten von Eisenbahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigt sind und durch Unfälle beim Betrieb der Eisenbahn einen Personen- oder Sachschaden erleiden, gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche geltend machen

können, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten vorsätzlichen oder grobfahrlässigen Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnunternehmens oder eines Bediensteten ergibt. Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, daß dem Eisenbahnunternehmen billigerweise nicht zugemutet werden kann, gegenüber Personen, die Eisenbahnanlagen nicht aus im Interesse des Eisenbahnunternehmens gelegenen, sondern aus anderen Gründen betreten, die Haftung für Personen- oder Sachschäden, die durch leicht fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen herbeigeführt wurden, zu übernehmen.

Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens haften für den von ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.

Als „Berechtigte“ im Sinne des Abs. 7 werden insbesondere Personen zu verstehen sein, die das Recht des Fußsteiges genießen (§ 492 ABGB.).

Zu § 44:

Die Bestimmungen entsprechen insofern der geltenden Rechtslage, als sie im wesentlichen aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung übernommen wurden.

Das grundsätzliche Verbot des Ein- und Aussteigens, solange sich ein Fahrzeug in Bewegung befindet, erhielt im Abs. 3 durch den Zusatz „soweit dies nicht bei einzelnen Arten von Eisenbahnen vorgesehen ist“, eine Einschränkung. Es wurde hiebei insbesondere auf die Sessellifte Bedacht genommen, bei denen das Ein- und Aussteigen während der Fahrt ein wesentliches Betriebsmerkmal ist.

Neu ist die im Abs. 4 enthaltene Bestimmung, wonach das Hinauswerfen von Gegenständen aller Art verboten ist, sofern Fahrzeuge mit Vorrichtungen zur Aufnahme von Abfällen ausgestattet sind. Hiedurch soll ein Beitrag zur Reinhaltung der Bahnanlagen und deren Umgebung geleistet werden.

Zu § 45:

Die Bestimmungen beruhen im wesentlichen auf der seinerzeitigen österreichischen sowie auf der gegenwärtigen — nunmehr zur Aufhebung gelangenden — Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Die Eisenbahnaufsichtsorgane genießen den Schutz des § 68 des Strafgesetzes 1945, A. Slg. Nr. 2.

Die Abberufung gemäß Abs. 2 wird in der Regel schon vom Eisenbahnunternehmen aus eigener Initiative vorzunehmen sein, kann jedoch auch von der Behörde im Aufsichtswege angeordnet und durchgesetzt werden.

Die Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsorgane wurden nunmehr gemäß Abs. 3 mit dem Verwaltungsstrafgesetz in Einklang gebracht.

Unter „nächstes Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes“ ist selbstverständlich nur ein für die Vorführung in Betracht kommendes Organ zu verstehen. Die Bestimmung des § 4 des Gesetzes vom 27. Oktober 1862, RGBl. Nr. 87, zum Schutze der persönlichen Freiheit, wird nicht berührt (siehe § 57 Abs. 5).

Aushilfsbediensteten von Eisenbahnunternehmen wird die Befugnis, als Eisenbahnaufsichtsorgane tätig zu sein, in der Regel nicht zuerkannt werden (siehe auch Erläuterungen zu § 37).

Zu § 46:

Durch diese Bestimmung wird dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die Ermächtigung eingeräumt, im Verordnungswege das zum Schutze der Eisenbahnanlagen, des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs gebotene Verhalten näher zu regeln.

Zu § 47:

Es ist naheliegend, daß die sich an das Publikum richtenden Gesetzes- sowie die wesentlichen Verordnungsbestimmungen durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntgemacht werden.

Zu § 48:

Bekanntlich ergeben sich durch den sich überschneidenden Eisenbahn- und Straßenverkehr Schwierigkeiten, die durch die Entwicklung insbesondere des Straßenverkehrs immer mehr und mehr in Erscheinung treten. Während vor 1938 die Errichtung schienenfreier Kreuzungen, die vom Standpunkt der Flüssigkeit des Straßenverkehrs zweifellos den Idealzustand darstellen, gesetzlich überhaupt nicht geregelt war, wurde in der nationalsozialistischen Ära ein derartiger Versuch unternommen, der im Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939, DRGBl. I, S. 1211, seinen Niederschlag gefunden hat. Der wesentliche Inhalt dieses Gesetzes ist, daß die Errichtung von schienenfreien Kreuzungen vom (Reichs)Verkehrsminister im Einvernehmen mit dem damaligen Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen angeordnet werden kann und daß beide Verkehrswege ohne Rücksicht darauf, ob die Änderung von dem einen oder dem anderen Verkehrsträger veranlaßt worden oder im überwiegenden Interesse des einen oder anderen gelegen ist, die Hälfte der Kosten zu tragen haben. Diese, nur in der damaligen Ära überhaupt einigermaßen verständliche Regelung sah das Bestehen von zwei Geheimfonds, und zwar einen zur Unterstützung der Privatbahnen und einen zur Unterstützung der weniger finanzkräftigen Träger der

Straßenbaulast vor. Trotzdem hat sie sich nach übereinstimmendem Urteil aller Fachleute weder vor 1945 noch seither bewährt; sie hat vielmehr dazu geführt, daß die Modernisierung der Übergänge mit Rücksicht auf eine ungerechtfertigte finanzielle Regelung wesentlich erschwert wurde.

Diese Regelung, die übrigens außer in Österreich als Erbe der nationalsozialistischen Gesetzgebung nur noch in Westdeutschland besteht und auch dort eliminiert werden soll, wurde nunmehr durch die im § 48 enthaltenen Bestimmungen ersetzt.

Für die Formulierung des § 48 war das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Dezember 1955, Z. K II 1/55-19, von maßgeblicher Bedeutung, welches auf Grund des von der Bundesregierung am 26. März 1955 gemäß Art. 138 Abs. 2 B.-VG. an den Verfassungsgerichtshof gestellten Antrages auf Feststellung, daß Maßnahmen auf dem Gebiete der Kreuzung von Eisenbahnen und Straßen in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache sind (was dann der Fall ist, wenn das Kreuzungsrecht zum Eisenbahnwesen gehört), gefällt wurde. In dem Rechtsatz des vorzitierten Erkenntnisses, welches der Rechtsauffassung der Bundesregierung voll Rechnung trägt, kommt zum Ausdruck, daß die Regelung der Herstellung, Um- und Ausgestaltung der Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sowie die Regelung der Tragung der Kosten solcher baulicher Maßnahmen als Angelegenheit des „Verkehrswesens bezüglich der Eisenbahnen“ gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B.-VG. in der Fassung von 1929 in Gesetzgebung und Vollziehung dem Bunde zusteht.

Zu § 49:

Diese Bestimmungen bilden die Grundlage für die Erlassung einer Verordnung, die die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge unter Berücksichtigung des jeweiligen Standes der Technik dem Bedürfnis des Verkehrs entsprechend regeln soll.

Die nunmehr mögliche Aufstellung von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln wird bei stärker frequentierten Straßen nur ausnahmsweise in Betracht kommen, da bei Kreuzungen mit diesen ohnehin in den meisten Fällen entsprechende Sicht- oder Sicherheitsverhältnisse gegeben sein werden.

Übertretungen der gemäß § 49 Abs. 3 durch Verordnung erlassenen Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzen solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen werden, sofern nicht ein vom Gericht zu ahndender Tatbestand vorliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde — im Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von

dieser — als Verwaltungsübertretung gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Straßenpolizeirechtes zu bestrafen sein.

Zu § 50:

Eisenbahnnebenbetriebe sind in einem auf den Fremdenverkehr abgestellten Lande wie Österreich für den Eisenbahnbetrieb von weitgehender Bedeutung, da sie von den Bahnbenützern — insbesondere vom internationalen Reisepublikum — nicht mehr entbehrt werden können. Die Frage, innerhalb welcher Zeit solche Betriebe offenzuhalten sind, ist demnach zweifellos nicht nach den lokalen Verhältnissen, sondern nach den Bedürfnissen des reisenden Publikums zu beurteilen. Es soll daher gemäß Abs. 2 das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, dem die Überwachung einer den modernen Bedürfnissen entsprechenden Betriebsführung der Eisenbahnen obliegt, ermöglicht sein, begründeten Wünschen des reisenden Publikums Rechnung zu tragen. Dies soll dadurch erreicht werden, daß das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Wege der Eisenbahnunternehmen für ein entsprechendes Offenhalten der Eisenbahnnebenbetriebe Sorge tragen kann.

Die Bestimmungen des § 57 Abs. 4 stellen sicher, daß durch ein längeres Offenhalten die in diesem Absatz angeführten Rechtsvorschriften, darunter auch die sozialrechtlichen Bestimmungen, in keiner Weise berührt werden.

Eisenbahnnebenbetriebe sind zum Teil solche Betriebe, die schon jetzt keinem Ladenschluß auf Grund gesetzlicher Bestimmungen unterliegen (zum Beispiel Friseure und sonstige Gewerbebetriebe, die Leistungen erbringen), zum Teil solche, für die nach den in Ausarbeitung befindlichen Ladenschlußvorschriften eine Sonderregelung in Aussicht genommen ist, die den besonderen Erfordernissen dieser Betriebe Rechnung trägt (zum Beispiel auf Bahngrund befindliche Verkaufsstellen, die dem Verkauf von Reiseproviant, Reiseandenken und notwendigem Reisebedarf dienen).

Auf jeden Fall haben sich die Anordnungen der Behörde im Rahmen der für den Ladenschluß geltenden gesetzlichen Vorschriften zu halten.

Den Verhältnissen bis zur Erlassung gesetzlicher Vorschriften, womit die Sperrstunde und der Ladenschluß allgemein neu geregelt werden, trägt der § 60 als Übergangsbestimmung Rechnung.

ABSCHNITT IV.

Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

(§§ 51 bis 53.)

Zu § 51:

Der Werksverkehr umfaßt die Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der

Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören.

Um den Bedürfnissen der Praxis Rechnung zu tragen, wurde darüber hinaus im Rahmen des „erweiterten Werksverkehrs“ die Beförderung von Personen zugelassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint (zum Beispiel Ärzte, Gerichtsorgane, Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und sonstiger Verwaltungsbehörden usw.) sowie die Beförderung von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen. Diese Bestimmungen wurden in Anlehnung an § 492 ABGB. getroffen. Besucher von Gast- und Schankgewerbebetrieben sind jedoch ausgeschlossen, da es sich bei deren Beförderung zumindest um einen beschränkt-öffentlichen Personenverkehr, wenn nicht um einen öffentlichen Verkehr handelt.

Das wesentliche Begriffsmerkmal ist die Unentgeltlichkeit der Beförderung, und zwar sowohl beim reinen als auch beim erweiterten Werksverkehr.

Die Möglichkeit der Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf Anschlußbahnen, Materialbahnen oder Materialeisenbahnen entspricht altem österreichischem Eisenbahnrecht. Der beschränkt-öffentliche Verkehr ist insbesondere für dünn besiedelte Gebiete eine Notwendigkeit.

Für Eisenbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde; es kann jedoch gemäß § 12 den Landeshauptmann zur Vornahme von Amtshandlungen ermächtigen.

Beim beschränkt-öffentlichen Verkehr kann ein Entgelt für die Beförderung eingehoben werden.

Voraussetzung für die Zulassung einer der Verkehrsarten des § 51 ist stets, daß die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

Die Feststellung, ob ein Verkehr als Werksverkehr oder beschränkt-öffentlicher Verkehr zu gelten hat, fällt in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.

Zu §§ 52 und 53:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der bisherigen Rechtslage.

ABSCHNITT V.

Strafen, Verwalterbestellung.

(§§ 54 bis 56.)

Zu § 54:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der bisherigen Rechtslage.

Die in der bis 31. Dezember 1954 in Geltung gestandenen Eisenbahnverkehrsordnung enthaltenen Strafbestimmungen bei Nichteinhaltung von Ordnungsvorschriften (Ziehen der Notbremse, Nichteinhaltung des Rauchverbotes usw.), wurden in die geltende Eisenbahnverkehrsordnung nicht mehr übernommen. Es ist daher die Notwendigkeit gegeben, diese derzeit keiner Strafsanktion unterliegenden Tatbestände in Hinkunft gleichfalls den Strafbestimmungen des Eisenbahngesetzes zu unterwerfen. Hiezu ist es notwendig, daß Wagen oder Abteile sowie Warteräume, die für Nichtraucher bestimmt sind, vom Eisenbahnunternehmen besonders gekennzeichnet sind und die bestimmungsgemäße Benützung (Einhaltung des Rauchverbotes) durch die Eisenbahnaufsichtsorgane auf Grund der ihnen gemäß § 44 Abs. 1 zustehenden Anordnungsbefugnis entsprechend überwacht wird.

Während jedoch auf Grund der alten Eisenbahnverkehrsordnung die Organe des Eisenbahnunternehmens selbst ermächtigt waren, bei Verstößen der vorstehenden Art die entsprechenden Strafbeträge an Ort und Stelle einzuhellen, hat ab nunmehr auch in solchen Fällen die Bestrafung nach den Bestimmungen des Verwaltungsstrafgesetzes und somit in jedem einzelnen Fall die Anzeige an die Bezirksverwaltungsbehörde zu erfolgen, es sei denn, daß durch ein zufällig anwesendes Sicherheitsorgan eine Bestrafung gemäß § 50 VStG. (Organmandat) vorgenommen wird.

Während die Bestrafung gemäß Abs. 1 durch die Bezirksverwaltungsbehörde (Bundespolizeibehörde) erfolgt, obliegt eine Bestrafung gemäß Abs. 2 der Eisenbahnbehörde, was durch die Zitierung des § 12 im Abs. 2 zum Ausdruck gebracht wird.

Auf die Strafbestimmungen des Straßenpolizeigesetzes wird verwiesen.

Zu §§ 55 und 56:

Die Bestimmungen entsprechen im wesentlichen der bisherigen Rechtslage.

ABSCHNITT VI.

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften.

(§ 57.)

Die hier angeführten Bestimmungen wurden zum Großteil bereits an anderer Stelle behandelt (siehe Erläuterungen zu den §§ 5, 17, 18, 20, 22, 45 und 50).

Zu den im Abs. 2 erwähnten, in anderen Rechtsvorschriften enthaltenen Bestimmungen zählt zum Beispiel § 110 des Wasserrechtsgesetzes (BGBl. II, Nr. 316/1934).

Durch Abs. 4 wird sichergestellt, daß die sachlich benachbarten Bestimmungen des Bundes-

straßengesetzes, der Straßenpolizeivorschriften und des Kraftfahrzeuggesetzes durch das Eisenbahngesetz in ihrer Wirksamkeit nicht berührt werden:

(§ 21 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, besagt:

„Wird eine Bundesstraße für den Bau, Bestand oder Betrieb einer Schienenbahn oder eines Oberleitungsnibusverkehrs (Obusverkehrs) benützt, so sind die für die Schienenbahn beziehungsweise den Obusverkehr geltenden gesetzlichen Bestimmungen mit der Maßgabe anzuwenden, daß über die Zulässigkeit der Benützung und die hiebei einzuhaltenden Bedingungen die für die Genehmigung und Beaufsichtigung der Schienenbahn beziehungsweise des Obusverkehrs zuständigen Behörden im Einvernehmen mit der Bundesstraßenverwaltung entscheiden. Vereinbarungen über die aus einer solchen Benützung ergebenden Rechte und Verbindlichkeiten werden hiedurch nicht berührt.“

Die einschlägigen Bestimmungen der Straßenpolizeivorschriften besagen:

„Auf den Verkehr von Schienenfahrzeugen auf Straßen finden die allgemeinen Verkehrsregeln unter Berücksichtigung der technischen Besonderheiten dieser Verkehrsmittel Anwendung; im übrigen gelten für sie die Vorschriften über das Eisenbahnwesen und die besonderen eisenbahnbehördlichen Anordnungen.“

§ 1 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955, BGBl. Nr. 223, besagt:

(„... Oberleitungskraftfahrzeuge, die zur Entnahme ihrer Antriebskraft nach Art der Straßenbahnen an Oberleitungen gebunden sind, sind Kraftfahrzeuge ...“).

ABSCHNITT VII.

Aufhebung von Rechtsvorschriften.

(§ 58.)

Diese Bestimmung hat die Aufhebung von insgesamt 36, in den Jahren 1938 bis 1945 in Österreich eingeführten reichsdeutschen Rechtsvorschriften zum Gegenstande. Diese Vorschriften werden nunmehr durch das gegenständliche Gesetz geregelt, das mit Ausnahme des Privatbahnbegünstigungsgesetzes das gesamte Eisenbahnverwaltungsrecht umfaßt.

ABSCHNITT VIII.

Übergangsbestimmungen.

(§§ 59 und 60.)

Zu § 59:

Aus dem Text des gegenständlichen Paragraphen geht hervor, daß von den Übergangs-

bestimmungen nur jene Eisenbahnen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestanden haben, betroffen werden, die Bestimmungen daher nicht für auf Grund dieses Bundesgesetzes neu zu errichtende Eisenbahnen gelten.

Zu § 60:

Diese Übergangsregelung ist erforderlich, da die Erlassung gesetzlicher Vorschriften, womit die Sperrstunde und der Ladenschluß allgemein neu geregelt werden sollen, zwar in Aussicht genommen, der Zeitpunkt ihres Inkrafttretens

aber noch ungewiß ist (siehe auch Erläuterungen zu § 50).

ABSCHNITT IX.

Vollziehung.

(§ 61.)

Die in dieser Bestimmung vorgenommene Einschaltung „soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist“, bezieht sich auf jene Fälle, in denen dieses Bundesgesetz bei der Vollziehung das Einvernehmen mit einer anderen Zentralstelle vorsieht (siehe §§ 17, 26, 31, 48, 49 und 60).