

875 der Beilagen zu denstenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

29. 8. 1973

Regierungsvorlage

Vertrag

zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland

Der Bundespräsident der Republik Österreich
und

der Präsident der Bundesrepublik Deutschland
sind in dem Wunsche, die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland zu ermöglichen, übereinkommen, zu diesem Zweck einen Vertrag zu schließen, und haben hierfür zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Bundespräsident der Republik Österreich
den außerordentlichen und bevollmächtigten
Botschafter der Republik Österreich in der
Bundesrepublik Deutschland, Herrn Doktor
Willfried Gredler, und den Sektions-
chef im Bundesministerium für Verkehr,
Herrn Dr. Robert Stanfel.

Der Präsident der Bundesrepublik Deutsch-
land
den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes,
Herrn Dr. Paul Frank, und den Ministerial-
direktor im Bundesministerium für Ver-
kehr, Herrn Dr. Wolfgang Vaerst.

Die Bevollmächtigten haben nach Austausch
ihrer in guter und gehöriger Form befundenen
Vollmachten folgendes vereinbart:

Artikel 1

(1) Die Österreichischen Bundesbahnen und
die Deutsche Bundesbahn können für den fahr-
planmäßigen Eisenbahnverkehr (lit. a) sowie für
den Fall einer Streckenunterbrechung (lit. b) ver-
einbaren, daß von der Deutschen Bundesbahn
auf ihren Strecken für die Österreichischen
Bundesbahnen in den nachfolgend aufgeführt-
ten Verkehrsverbindungen Züge und Wagen-

gruppen unter Bahnverschluß als Durchfuhr-
transporte (im folgenden Eisenbahndurchgangs-
verkehr) unter den in diesem Vertrage zugelas-
senen Erleichterungen befördert werden, und
zwar

- a) Reisezüge, Reisezugwagen, Packwagen und Postwagen zwischen den Bahnhöfen Salzburg Hauptbahnhof und Kufstein auf der Strecke Salzburg Hauptbahnhof—Rosenheim—Kufstein,
- b) zur Herstellung einer infolge Strecken-
unterbrechung auf dem Gebiet der Republik Österreich nicht möglichen Schienenvierbindung Reisezüge, Reisezugwagen, Packwagen und Postwagen sowie Güterzüge und Güterzugwagen auf den Strecken
Salzburg Hauptbahnhof—Rosenheim—
Kufstein,
Salzburg Hauptbahnhof/Kufstein—Rosen-
heim—München—Mittenwald,
Salzburg Hauptbahnhof/Kufstein—Ro-
senheim—München—Kempten—Lindau,
Salzburg Hauptbahnhof/Kufstein—Ro-
senheim—München—Ulm—Friedrichs-
hafen—Lindau.

Werden aus bahnbetrieblichen Gründen aus-
nahmsweise Umleitungen auf andere Strecken
notwendig, so werden diese Strecken von der
Bundesbahndirektion München im Benehmen
mit der zuständigen Grenzpolizeibehörde und
der zuständigen Oberfinanzdirektion der
Bundesrepublik Deutschland festgelegt.

(2) Im Falle des fahrplanmäßigen Eisenbahn-
durchgangsverkehrs nach Absatz 1 lit. a trifft die
Deutsche Bundesbahn die erforderlichen Maß-
nahmen im Benehmen mit der zuständigen
Grenzpolizeibehörde und der zuständigen Ober-
finanzdirektion; die Österreichischen Bundes-
bahnen haben die zuständige Sicherheitsbehörde,
die zuständige Finanzlandesdirektion und die
zuständige Eisenbahnbehörde anzuhören.

(3) Werden Umleitungen nach Absatz 1 lit. b
durchgeführt, so haben die Österreichischen
Bundesbahnen und hat die Deutsche Bundesbahn
die jeweils im Absatz 2 genannten Behörden
rechtzeitig zu unterrichten.

(4) Die Durchführung und die Abgeltung der Transportleistungen der Deutschen Bundesbahn für die Österreichischen Bundesbahnen bleiben den Vereinbarungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Deutschen Bundesbahn vorbehalten.

Artikel 2

Der Eisenbahndurchgangsverkehr unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland, so weit dieser Vertrag nichts anderes bestimmt.

Artikel 3

(1) Dieser Vertrag gilt für Personen ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit, für Handgepäck, mitgenommene Tiere, Reisegepäck, Expreßgut, Güter (einschließlich Leichen und lebender Tiere) und Postsachen.

(2) Die Erleichterungen dieses Vertrages gelten auch für die Durchbeförderung österreichischer Exekutivorgane und in Friedenszeiten für österreichische Militärpersonen in Uniform, die mit ihren ungeladenen Dienstwaffen und ihrer sonstigen Ausrüstung reisen, und zwar bei Dienstreisen sowie Fahrten zu oder von ihrer Truppeneinheit oder militärischen Dienststelle, auf Urlaub oder nach Hause; Vorgesetzte dürfen im Eisenbahndurchgangsverkehr ihren mitreisenden Untergebenen nur solche Anordnungen erteilen, die zur Aufrechterhaltung der Disziplin notwendig sind. Die Artikel 3, 4 und 5 des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland vom 14. September 1955 über die Beförderung von Exekutivorganen im Straßen- und Eisenbahn-Durchgangsverkehr gelten entsprechend. Die zuständigen Grenzpolizeidienststellen werden auf diplomatischem Wege mitgeteilt.

(3) Die Beförderung von Häftlingen im Eisenbahndurchgangsverkehr ist ausgeschlossen.

Artikel 4

(1) Im Eisenbahndurchgangsverkehr findet eine Grenzabfertigung nur statt

- a) zur Vornahme von Stichproben,
- b) bei Verdacht von Zuwiderhandlungen Reisender gegen die Bestimmungen dieses Vertrages,
- c) zur Verhinderung oder Aufklärung strafbarer Handlungen.

(2) Die Erleichterungen nach Absatz 1 gelten

- a) für die Strecke Salzburg Hauptbahnhof—Rosenheim—Kufstein ohne zeitliche Beschränkung,
- b) für andere Durchgangsstrecken nach Artikel 1 nur bis zur Dauer von drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunter-

brechung auf österreichischem Gebiet (den Tag des Beginns der Streckenunterbrechung eingerechnet).

(3) Zur Überwachung der Einhaltung dieses Vertrages können die Züge auf der Strecke Salzburg Hauptbahnhof—Rosenheim—Kufstein vom Grenzkontrollpersonal jedes der beiden Vertragsstaaten begleitet werden. Das Grenzkontrollpersonal der Bundesrepublik Deutschland darf den Begleitdienst in den Gemeinschafts- oder Betriebswechselbahnhöfen im Gebiet der Republik Österreich beginnen und beenden. Das Grenzkontrollpersonal wird unentgeltlich befördert.

(4) Soweit Züge nach Absatz 3 begleitet werden, kann die nach Absatz 1 zulässige Grenzabfertigung auch während der Fahrt vorgenommen werden. Für die Vornahme dieser Grenzabfertigung und die Begleitung der Züge nach Absatz 3 gilt das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland vom 14. September 1955 über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr.

Artikel 5

(1) Im Eisenbahndurchgangsverkehr ist ein Durchreisesichtvermerk nicht erforderlich. Personen im Alter von mehr als 16 Jahren müssen einen mit Lichtbild versehenen amtlichen Ausweis mit sich führen.

(2) Die Erleichterungen nach Absatz 1 gelten

- a) für den Eisenbahndurchgangsverkehr nach Artikel 1 Absatz 1 lit. a ohne zeitliche Beschränkung,
- b) für den Eisenbahndurchgangsverkehr nach Artikel 1 Absatz 1 lit. b nur bis zur Dauer von drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung auf österreichischem Gebiet (den Tag des Beginns der Streckenunterbrechung eingerechnet); während dieser Zeit gilt Absatz 1 zweiter Satz nicht.

Artikel 6

(1) Die im Eisenbahndurchgangsverkehr beförderten Waren sind von Ein- und Ausgangsabgaben sowie von wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen befreit, wenn die für den Durchgangsverkehr geltenden Bestimmungen eingehalten werden; Sicherheiten werden nicht erhoben. Bei Nichteinhaltung dieser Bestimmungen wird von der Erhebung der Ein- und Ausgangsabgaben abgesehen, wenn der Nachweis erbracht wird, daß die Ware in unverändertem Zustand nach Österreich zurückgebracht worden ist.

(2) Die im Eisenbahndurchgangsverkehr beförderten Waren unterliegen der Überwachung

875 der Beilagen

3

durch die Zollbehörden. Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen stellen die hierfür erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

(3) Aufgegebenes Reisegepäck und Expreßgut, Güter in geschlossenen Güterwagen und in Behältnissen sowie Postsendungen — auch in Postwagen — sind von den Österreichischen Bundesbahnen unter Raumverschluß zu nehmen, es sei denn, daß die zuständigen Zollbehörden beider Vertragsstaaten darauf verzichten.

Artikel 7

(1) Beförderungsverbote der Bundesrepublik Deutschland zum Schutze von Menschen, Tieren oder Pflanzen gelten auch für den Eisenbahndurchgangsverkehr.

(2) Die Durchfuhr von Einhufern, Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen ist zulässig, wenn die Tiere mit den erforderlichen Dokumenten über die seuchenfreie Herkunft, wie Ursprungs- und Gesundheitszeugnisse und Tierpässe, versehen sind. Für andere Tiere sowie tierische Teile, Rohstoffe und Erzeugnisse sind Veterinärzertifikate nicht erforderlich. Eine tierärztliche Grenzuntersuchung findet im Eisenbahndurchgangsverkehr nicht statt.

(3) Für lebende Pflanzen und Pflanzenteile ist bei Beförderung im Eisenbahndurchgangsverkehr kein besonderes Ursprungs- oder Gesundheitszeugnis erforderlich.

(4) Eine Einfuhruntersuchung von Fleisch nach den Bestimmungen des Fleischbeschau gesetzes findet im Eisenbahndurchgangsverkehr nicht statt. Sofern in besonderen Fällen Fleisch aus dem Zug verbracht wird, bleiben die fleischbeschaurechtlichen Einfuhrvorschriften unberührt.

Artikel 8

(1) Die Reisenden werden im Eisenbahndurchgangsverkehr in Zügen befördert, die in der Bundesrepublik Deutschland unter Bahnverschluß zu halten sind.

(2) Im Eisenbahndurchgangsverkehr ist es Reisenden verboten, ein- oder auszusteigen, Waren in den oder aus dem Zug zu verbringen sowie Zoll- oder Bahnverschlüsse zu öffnen. Die Bediensteten der beiden Eisenbahnverwaltungen haben die Einhaltung dieser Verbote zu überwachen und bei Zuwiderhandlungen zur Wiederherstellung des diesem Vertrag entsprechenden Zustandes, erforderlichenfalls unter Anwendung unmittelbaren Zwanges, einzuschreiten, wobei sie die sonst für sie maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften anzuwenden haben. Wird eine Ausnahme von diesen Verboten notwendig oder wird ein Verbot übertreten, so hat

der Zugführer, sofern Grenzkontrollorgane nicht anwesend sind, eine Niederschrift aufzunehmen, von der je eine Ausfertigung den zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten unverzüglich zuzuleiten ist.

(3) Haben Züge einen unvorhergesehenen Aufenthalt von längerer Dauer, so hat der Zugführer dafür zu sorgen, daß das nächste Zollamt und die nächste Grenzpolizeidienststelle der Bundesrepublik Deutschland unverzüglich benachrichtigt werden.

Artikel 9

(1) Reisende, die den Zug auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entgegen Artikel 8 Absatz 2 verlassen — ausgenommen Deutsche im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes — sind auf Verlangen der zuständigen deutschen Organe vom Zugpersonal wieder in den Zug zu nehmen und mit diesem auf österreichisches Gebiet zu verbringen.

(2) Reisende, die entgegen Artikel 8 Absatz 2 im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in den Zug einsteigen, sind vom Zugpersonal aus dem Zug zu weisen.

(3) Die Republik Österreich wird auf Verlangen der zuständigen deutschen Behörden alle Personen zurücknehmen, die nicht Deutsche im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes sind, im Eisenbahndurchgangsverkehr den Zug verlassen haben und im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland verblieben sind.

(4) Die Bundesrepublik Deutschland wird auf Verlangen der zuständigen österreichischen Behörden alle Personen zurücknehmen, die nicht die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Eisenbahndurchgangsverkehr im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in den Zug eingestiegen und so in das Gebiet der Republik Österreich gelangt sind.

(5) Die Rücknahme erfolgt in entsprechender Anwendung der Vereinbarung durch den Notenwechsel zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vom 19. Juli 1961, betreffend die Übernahme von Personen an der Grenze zwischen Österreich und der Bundesrepublik Deutschland (deutsch-österreichisches Schubabkommen), wobei das Verlassen des Zuges auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entgegen Artikel 8 Absatz 2 als unerlaubte Einreise in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gilt und die Einreise in das Gebiet der Republik Österreich als unerlaubt angesehen wird, wenn der Zug im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entgegen Artikel 8 Absatz 2 bestiegen worden ist.

Artikel 10

(1) Während eines Aufenthaltes in Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland ist der vor den Zügen befindliche Teil des Bahnsteiges auf Verlangen der zuständigen deutschen Behörden für den Verkehr des Publikums und den Verkauf von Waren zu sperren.

(2) Waren dürfen, abgesehen von den im folgenden zugelassenen Ausnahmen, nur in Güter-, Gepäck- oder Postwagen sowie in Gepäck- und Postabteilen befördert werden. In Personenwagen dürfen nur Handgepäck und mitgenommene Tiere befördert werden. Auf Lokomotiven und Tendern, im Motorraum von Triebwagen sowie im Führerstand von Triebwagen und Steuerwagen dürfen außer den Betriebsmitteln nur Gegenstände mitgeführt werden, die vom Eisenbahnpersonal zum dienstlichen oder eigenen Gebrauch während der Fahrt benötigt werden.

Artikel 11

(1) Die Bahnpost unterliegt im Eisenbahndurchgangsverkehr keinen Beschränkungen und keinen Gebühren der Bundesrepublik Deutschland. Inwieweit für die vom Ausland nach dem Ausland durch die Bundesrepublik Deutschland beförderten Postsendungen eine Durchgangsvogtung zu leisten ist, richtet sich nach dem Weltpostvertrag und den Abkommen des Weltpostvereines.

(2) Die Briefkästen an Gepäck- und Postwagen sowie Gepäck- und Postabteilen sind während der Durchfahrt geschlossen zu halten.

(3) Die in Gepäck- oder Postwagen sowie in Gepäck- oder Postabteilen mitgeführten Postsachen dürfen nicht durchsucht werden.

Artikel 12

Das im Eisenbahndurchgangsverkehr tätige Personal der Vertragsstaaten ist verpflichtet, einander bei der Ausübung seiner Dienstobligationen den erforderlichen Beistand zu gewähren und hierauf gerichteten Ersuchen in gleicher Weise Folge zu leisten wie entsprechenden Ersuchen des eigenen Personals. Darüber hinaus wird das Grenzkontrollpersonal der Vertragsstaaten bei der Überwachung des Durchgangsverkehrs festgestellte Verstöße einander mitteilen.

Artikel 13

Die strafrechtlichen Bestimmungen des einen Vertragsstaates zum Schutze von Amtshandlungen und zum Schutze von Beamten gelten auch für strafbare Handlungen, die in diesem Staat gegenüber dem im Eisenbahndurchgangsverkehr tätigen Personal des anderen Vertragsstaates begangen werden, wenn sich das Personal in Ausübung des Dienstes befindet oder die Tat in Beziehung auf diesen Dienst begangen wird.

Artikel 14

(1) Das im Eisenbahndurchgangsverkehr tätige Personal der Vertragsstaaten darf Dienstkleidung tragen.

(2) Jeder Vertragsstaat wird Bedienstete auf Verlangen des anderen Vertragsstaates von der Verwendung in dessen Gebiet ausschließen oder abberufen.

(3) Erleidet ein im Eisenbahndurchgangsverkehr tätiger Bediensteter eines der Vertragsstaaten in Ausübung seines Dienstes einen Unfall oder erkrankt er, so wird der betreffende Vertragsstaat für ärztliche Hilfe, Heilmittel und Krankenpflege sorgen, wenn die Überführung des Bediensteten in den anderen Vertragsstaat aus Gesundheitsgründen nicht tunlich ist. Die dabei aufgewendeten Kosten werden von der Verwaltung ersetzt, der der Bedienstete angehört; Ersatzansprüche und Rückgriffsrechte dieser Verwaltung gegen Dritte bleiben unberührt.

Artikel 15

(1) Für Beförderungen im Sinne der Artikel 1 und 3 gelten die beförderungsrechtlichen und tarifrechtlichen Bestimmungen, insbesondere auch jene des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), die gegolten hätten, wenn die Beförderung über Strecken der Österreichischen Bundesbahnen erfolgt wäre.

(2) Die Beförderungen im Eisenbahndurchgangsverkehr unterliegen nicht der Umsatzsteuer der Bundesrepublik Deutschland; sie unterliegen der Beförderungssteuer der Republik Österreich.

Artikel 16

(1) Die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen sind befugt, in den Zügen Fahrkartenkontrollen vorzunehmen und für die Aufrechterhaltung der Ordnung im Zug durch Bedienstete der Deutschen Bundesbahn sorgen zu lassen. Soweit Bedienstete der Deutschen Bundesbahn nicht anwesend sind, üben die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen ihre eisenbahndienstlichen Befugnisse nach den sonst für sie maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften aus.

(2) Während des Eisenbahndurchgangsverkehrs gemäß Artikel 1 Absatz 1 lit. b werden Reisende, ausgenommen deutsche Staatsangehörige, wegen vorher begangener gerichtlich strafbarer oder durch Verwaltungsbehörden zu vefolgender Handlungen in der Bundesrepublik Deutschland nicht verfolgt, abgeurteilt, in Haft genommen oder sonst in ihrer persönlichen Freiheit be-

schränkt; dies gilt nur bis zur Dauer von drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung auf österreichischem Gebiet (den Tag des Beginns der Streckenunterbrechung eingerechnet).

Artikel 17

(1) Wird beim Betrieb der Eisenbahn im Eisenbahndurchgangsverkehr durch einen Unfall ein Reisender getötet oder verletzt oder eine Sache, die ein Reisender an sich trägt oder mit sich führt, beschädigt oder verloren, so haften die Österreichischen Bundesbahnen wie ein Betriebsunternehmer nach österreichischem Recht; sie stehen dabei für die Deutsche Bundesbahn und deren Leute ein. Die im Artikel 3 Absatz 2 genannten Personen und Personengruppen gelten hierbei als Reisende. Ansprüche des Geschädigten gegen die Deutsche Bundesbahn in deren Eigenschaft als Betriebsunternehmer bleiben unberührt.

(2) Für Beförderungen im Eisenbahndurchgangsverkehr gelten hinsichtlich der Haftung für verspätete Auslieferung, Überschreitung der Lieferfrist, gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, Expreßgut und Gütern (einschließlich Leichen und lebender Tiere) die beförderungsrechtlichen und tariflichen Haftungsbestimmungen, die gegolten hätten, wenn die Beförderung über Strecken der Österreichischen Bundesbahnen in Österreich stattgefunden hätte. Die Haftung der Deutschen Bundesbahn ist ausgeschlossen.

(3) Wird ein im Eisenbahndurchgangsverkehr tätiger österreichischer Bediensteter in Ausübung seines Dienstes beim Betrieb der Eisenbahn durch einen Unfall getötet oder verletzt oder eine Sache, die er an sich trägt oder mit sich führt, beschädigt oder verloren, so ist die Pflicht, die sich aus dem schädigenden Ereignis ergebenden Ansprüche zu befriedigen, so zu beurteilen, als ob das schädigende Ereignis auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen in Österreich verursacht worden wäre. Soweit hier nach eine Haftung der Österreichischen Bundesbahnen besteht, hat sie dabei für die Deutsche Bundesbahn und deren Leute einzustehen. Die Haftung der Deutschen Bundesbahn gegenüber den im Satz 1 genannten Bediensteten ist ausgeschlossen.

(4) Für Schäden an Betriebsmitteln gelten die diesbezüglichen Vereinbarungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Deutschen Bundesbahn.

(5) Im Eisenbahnpostverkehr haften für Sachschäden, die im Eisenbahndurchgangsverkehr eintreten, die beteiligten Verwaltungen untereinander nach Maßgabe der bestehenden Vereinbarungen.

(6) In anderen Fällen als den in den vorstehenden Absätzen oder in anderen Abkommen geregelten ist die Haftung für Schäden beim Betrieb der Eisenbahn im Eisenbahndurchgangsverkehr nach deutschem Recht zu beurteilen. Soweit danach die eine oder die andere Eisenbahn haftet, trifft die Haftung auch die andere Eisenbahn als Gesamtschuldner.

(7) Für Fragen der Amtshaftung ist das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland vom 14. September 1955 zur Regelung der Amtshaftung aus Handlungen von Organen des einen in grenznahen Gebieten des anderen Staates anzuwenden.

(8) Die Klage kann nur vor den Gerichten des Staates der in Anspruch genommenen Eisenbahn erhoben werden.

(9) Haben die Österreichischen Bundesbahnen auf Grund der vorstehenden Bestimmungen Ersatz geleistet, so können sie gegen die Deutsche Bundesbahn Rückgriff nehmen, wenn der Unfall durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Deutschen Bundesbahn oder ihrer Leute oder durch Mängel der Anlagen oder der Fahrzeugsmitte der Deutschen Bundesbahn verursacht worden ist.

Artikel 18

Die im Eisenbahndurchgangsverkehr beteiligten beiderseitigen Verwaltungen werden die Maßnahmen zur Durchführung dieses Vertrages erforderlichenfalls miteinander abstimmen.

Artikel 19

Die Bundesrepublik Deutschland kann den Eisenbahndurchgangsverkehr zeitweilig ganz oder teilweise sperren, wenn es die Sicherheit im Durchgangsgebiet erfordert.

Artikel 20

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Vertrages sollen durch die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten beigelegt werden.

(2) Kann eine Meinungsverschiedenheit auf diese Weise nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen eines der Vertragsstaaten einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jeder Vertragsstaat ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsstaaten zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb

von drei Monaten zu bestellen, nachdem der eine Vertragsstaat dem anderen mitgeteilt hat, daß er die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident die Ernennungen vornehmen. Besitzt auch der Vizepräsident die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten oder ist auch er verhindert, so soll das im Rang nächstfolgende Mitglied des Gerichtshofes, das nicht die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten besitzt, die Ernennungen vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten des von ihm bestellten Schiedsrichters und seiner Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns und die sonstigen Kosten werden von den Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(6) Die Gerichte der beiden Vertragsstaaten werden dem Schiedsgericht auf sein Ersuchen Rechtshilfe hinsichtlich der Ladung und der Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen in entsprechender Anwendung der zwischen den beiden Vertragsstaaten jeweils geltenden Vereinbarungen über die Rechtshilfe in Zivil- und Handelssachen leisten.

Artikel 21

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der österreichischen Bundesregierung innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 22

(1) Dieser Vertrag ist zu ratifizieren. Die Ratifikationsurkunden werden in Wien ausgetauscht werden.

(2) Der Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jeder Vertragsstaat kann den Vertrag kündigen; er tritt ein Jahr nach der Notifikation der Kündigung an den anderen Vertragsstaat außer Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die Bevollmächtigten der Vertragsstaaten diesen Vertrag unterzeichnet und mit Siegeln versehen.

GESCHEHEN zu Bonn am 15. Dezember 1971, in zwei Urschriften.

Für die Republik Österreich:

Dr. Willfried Gredler
Dr. Robert Stanfel

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Paul Frank
Wolfgang Vaerst

Erläuterungen

Allgemeine Bemerkungen:

Seit Beginn des Sommerfahrplanes 1967 werden von den Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland von Salzburg über Rosenheim nach Kufstein fahrplanmäßige Triebwagenschnellzüge geführt. Derzeit sind es drei Zugspaare, u. zw.: TS 460/461 „Tirolerland“ (Wien—Innsbruck), TS 462/463 „Transalpin“ (Wien—Basel) und TS 464/465 „Bodensee“ (Wien—St. Gallen). Daraüber hinaus waren in den letzten Jahren infolge von Streckenunterbrechungen auf österreichischem Gebiet (Arlbergstrecke) immer wieder Umleitungen von Reise- und Güterzügen über Strecken der Deutschen Bundesbahn über Lindau—Kempten—München—Salzburg erforderlich. In der Regel wurde bei diesen unter Bahnverschluß geführten Zügen auf die Durchführung der Grenzabfertigung verzichtet. Da die Führung derartiger Züge über das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland jedoch die Gesetzgebungs- und Vollziehungshoheit beider Staaten berührt, war es erforderlich, mit der Bundesrepublik Deutschland in Verhandlungen einzutreten, um die sich aus diesem Verkehr ergebenden rechtlichen Probleme durch eine völkerrechtliche Vereinbarung zu regeln. Die Abkommen mit der Bundesrepublik Deutschland vom 28. Oktober 1955, BGBl. Nr. 239/1957 (Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen, samt Schlußprotokoll), vom 14. September 1955, BGBl. Nr. 240/1957 (Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr) und auch das Abkommen vom 14. September 1955, BGBl. Nr. 242/57 (erleichterter Eisenbahndurchgangsverkehr auf den Strecken Mittenwald [Grenze]—Griesen [Grenze] und Ehrwald [Grenze]—Vils [Grenze]) ergaben hiefür keine ausreichende rechtliche Grundlage.

Die im Jahre 1970 mit der Bundesrepublik Deutschland aufgenommenen Verhandlungen führten innerhalb von zwei Verhandlungsphasen am 15. Dezember 1971 in Bonn zur Unterzeichnung des vorliegenden Vertrages. Der Vertrag grenzt nunmehr eindeutig die gegenseitigen

Rechte und Pflichten beider Vertragsstaaten in diesem Verkehr sowohl im Interesse der Reisenden als auch in dem der daran beteiligten Eisenbahnen bzw. Bediensteten ab und bringt eine beachtliche Verkürzung und Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs in der Verbindung Salzburg—Innsbruck.

Der Vertrag ist gemäß seinem Art. 22 zu ratifizieren. Da er gesetzändernden und gesetzesergänzenden Charakter hat, bedarf er der Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 des Bundes-Verfassungsgesetzes. Der Vertrag enthält überdies folgende verfassungsändernde Bestimmungen: Art. 3 Abs. 2 erster Satz, Art. 4 Abs. 3 erster und zweiter Satz, Art. 4 Abs. 4, Art. 8 Abs. 2 zweiter und dritter Satz und Art. 16 Abs. 1. Ein Beschuß des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes, wonach der vorliegende Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist, ist nicht erforderlich.

Dem Bund werden aus diesem Abkommen weder Mehrausgaben noch eine Vermehrung des Personalstandes erwachsen.

Im einzelnen ergeben sich folgende Bemerkungen:

Zu Artikel 1:

Durch Art. 1 wird den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Deutschen Bundesbahn (DB) das Recht eingeräumt, unter den im Vertrag genannten Voraussetzungen Eisenbahndurchgangsverkehre in eigener Zuständigkeit zu vereinbaren. Diese Vereinbarungen können sich sowohl auf den fahrplanmäßigen Eisenbahndurchgangsverkehr zwischen den Bahnhöfen Salzburg Hauptbahnhof—Kufstein auf der Strecke Salzburg Hauptbahnhof—Rosenheim—Kufstein gemäß Abs. 1 lit. a als auch auf den nur für den Fall von Streckenunterbrechungen vorgesehenen Umleitungsverkehr gemäß Abs. 1 lit. b erstrecken.

Soweit dieser Vertrag anzuwenden ist, sind auf den im Abs. 1 bezeichneten Strecken die Züge der ÖBB unter Bahnverschluß (Art. 8) zu

halten; diese Sicherungsmaßnahme ermöglicht es, im Regelfall von den Kontrollen Abstand zu nehmen, denen ansonst beim Grenzübertritt die mit aus- oder einfahrenden Zügen beförderten Personen und Waren unterliegen. Unter Bahnverschluß sind dabei alle Maßnahmen der beiden Eisenbahnen zu verstehen, die verhindern sollen, daß im Durchgangsverkehr auf Strecken der DB in der Bundesrepublik Deutschland Reisende zu- oder aussteigen oder Waren in den Zug gebracht oder aus diesem entfernt werden. Es obliegt den beiden Eisenbahnen, jeweils die Einzelheiten der Durchführung — wie z. B. durch Plombierung der Wagen — festzulegen.

Die fahrplanmäßige Führung von Zügen im Durchgangsverkehr macht im Hinblick auf die damit verbundenen Grenzübertritte auch ständige organisatorische Vorkehrungen der davon betroffenen Dienststellen erforderlich, die allenfalls Grenzabfertigungen nach Maßgabe des Art. 4 des Vertrages durchzuführen haben. Ehe solche fahrplanmäßige Regelungen getroffen werden, sind daher, um entsprechende Maßnahmen vornehmen zu können, nach Abs. 2 die zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten zu hören.

Zu Artikel 2:

Soweit der Vertrag keine andere Regelung vorsieht, unterliegt der Eisenbahndurchgangsverkehr dem Recht der Bundesrepublik Deutschland.

Zu Artikel 3:

Beförderungsrechtlich erstreckt sich der Vertrag gemäß Abs. 1 auf Handgepäck, mitgenommene Tiere, Reisegepäck, Expreßgut, Güter (einschließlich Leichen und lebender Tiere) und Postsachen.

Unter dem Begriff Exekutivorgane im Sinne des Abs. 2 sind die Organe der Bundespolizei, der Bundesgendarmerie, der Zollverwaltung sowie weitere Organe der öffentlichen Aufsicht (§ 50 VStG) zu verstehen.

Im Rahmen des Abs. 2 ist unter anderem dafür vorgesorgt, daß die Erleichterungen dieses Vertrages in Friedenszeiten auch für die Durchbeförderung österreichischer Militärpersonen in Uniform mit ihren ungeladenen Dienstwaffen und ihrer sonstigen Ausrüstung gelten. Von dieser Bestimmung sind sowohl Dienstreisen als auch andere Fahrten von Heeresangehörigen, nämlich solche zu ihrer Truppeneinheit bzw. sonstigen militärischen Dienststelle sowie zu ihrem zivilen Wohnsitz oder Urlaubsort, umfaßt. Die Formulierung der angeführten Bestimmungen lehnt sich hinsichtlich der Militärpersonen an eine vergleichbare Bestimmung des Abkommens zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland über Durchgangsrechte vom 5. Februar 1958 an.

Art. 3 des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich vom 14. September 1955 über die Beförderung von Exekutivorganen im Straßen- und Eisenbahn-Durchgangsverkehr, der rezipiert wird, sieht ausdrücklich vor, daß Exekutivorgane, die im Durchgangsverkehr befördert werden, sich bei der Durchfahrt jeder Amtshandlung zu enthalten haben. Gleichwohl hat Abs. 2 erster Satz verfassungsändernden Charakter, da auch die vorgesehenen zulässigen Handlungen Rechtsakte österreichischer Organe außerhalb des österreichischen Staatsgebietes sind, die sich letztlich in Hoheits- bzw. Zwangsaufgaben manifestieren können (insbesondere die Anordnungen zur Aufrechterhaltung der Disziplin).

Abs. 2 zweiter Satz hingegen enthält nur durchführende Detailbestimmungen, die die grundsätzliche, in den Verfassungsrang zu erhebende Bestimmung des ersten Absatzes näher auszuführen, selbst aber nicht verfassungsändernden Charakter haben (vgl. hiezu das Gutachten von Prof. Walter zur Regierungsvorlage über ein Bundesverfassungsgesetz, mit dem einzelne Bestimmungen des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr, BGBl. Nr. 240/1957, zu Verfassungsbestimmungen erklärt werden).

Der erwähnten Regelung kommt vor allem im Falle einer Unterbrechung von Verkehrsbindungen auf österreichischem Hoheitsgebiet für Einsätze des Bundesheeres zur Hilfeleistung bei Elementarereignissen oder Unglücksfällen außergewöhnlichen Umfangs (§ 2 Abs. 1 lit. c) des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, in Tirol und Vorarlberg Bedeutung zu. Abs. 2 des vorliegenden Vertrages ermöglicht es, unter solchen Umständen die allenfalls aus den östlichen Teilen des Bundesgebietes zur Hilfeleistung benötigten Militärpersonen im Wege des vorgesehenen Durchgangsverkehrs in das Einsatzgebiet zu verlegen. Darüber hinaus stellt diese Regelung auch hinsichtlich der im Rahmen des militärischen Dienstbetriebes erforderlichen Fahrten von Heeresangehörigen eine zeit- und kostensparende Vereinfachung dar.

Durch die Bestimmung des zweiten Satzes des Abs. 2 wird zweifelsfrei festgestellt, daß die Erteilung der zur Aufrechterhaltung der Disziplin notwendigen Anordnungen der Kommandanten gegenüber ihren mitreisenden Untergebenen im Rahmen des Durchgangsverkehrs auch auf deutschem Hoheitsgebiet zulässig ist. Diese Bestimmung erscheint notwendig, weil die Erteilung militärischer Befehle einen Akt der Hoheitsgewalt bildet, der als solcher — abgesehen von der innerstaatlichen Rechtslage — nur

875 der Beilagen

9

unter entsprechenden völkerrechtlichen Voraussetzungen auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgenommen werden darf. Innerstaatlich kommt dieser Bestimmung verfassungsändernder Charakter zu, weil durch sie österreichische Staatsorgane zur Setzung von Hoheitsakten außerhalb des österreichischen Staatsgebietes ermächtigt werden.

Anlässlich der Verhandlungen wurde klargestellt, daß aus den Bestimmungen des Art. 3 des gegenständlichen Abkommens kein Präjudiz für eine Durchfuhr deutscher Militärpersönchen durch österreichisches Gebiet hergeleitet werden könne.

Zu Artikel 4:

Auch im Eisenbahndurchgangsverkehr liegt ein Grenzübertritt im Sinne der für die Grenzkontrolle geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor. Es entspricht jedoch dem Sinn des Vertrages, daß sich die Grenzabfertigung auf die in Abs. 1 lit. a bis c angeführten Ausnahmefälle zu beschränken hat. Die hiebei vorgesehenen Stichproben können sich auf die Überprüfung von Einzelpersonen, Zugteilen oder einzelnen Zügen erstrecken.

Für die im fahrplanmäßigen Durchgangsverkehr benützte Strecke Salzburg Hbf.—Rosenheim—Kufstein gelten die Erleichterungen des Abs. 1 ohne zeitliche Beschränkung, für den Umleitungsverkehr jeweils nur auf die Dauer von drei Tagen nach dem Zeitpunkt der Streckenunterbrechung auf österreichischem Gebiet. Grund dieser unterschiedlichen Regelung war die Überlegung, daß auf der Strecke Salzburg Hbf.—Rosenheim—Kufstein die Züge der ÖBB in der Regel nicht halten; ein Aus- oder Zustiegen von Reisenden oder die Verbringung von Waren aus oder in den Zug wird daher kaum möglich sein. Auf den anderen Durchgangsstrecken dagegen müssen die Züge der ÖBB schon aus betrieblichen Gründen in Bahnhöfen der DB halten. Würde auch in diesen Fällen ohne Befristung eine Grenzabfertigung nur in Ausnahmefällen stattfinden, würde dies bei länger andauernden Streckenunterbrechungen Möglichkeiten einer mißbräuchlichen Ausnützung dieser Erleichterung eröffnen.

Zur Überwachung der Einhaltung des Vertrages können die Züge auf der Strecke Salzburg Hbf.—Rosenheim—Kufstein von Organen beider Vertragsstaaten begleitet werden; in diesem Fall kann die nach Abs. 1 zulässige Grenzabfertigung auch während der Fahrt vorgenommen werden. Dabei ist das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr vom 14. September 1955, BGBl. Nr. 240/1957, anzuwenden.

Die Überwachung der Einhaltung des Abkommens stellt ein hoheitliches Handeln dar. Art. 4 Abs. 3 erster und zweiter Satz ermächtigen somit österreichische Organe zur Setzung von Hoheitsakten außerhalb des österreichischen Staatsgebietes bzw. deutsche Grenzkontrollorgane zur Setzung hoheitlicher Akte auf österreichischem Staatsgebiet. Diese Bestimmungen sind daher verfassungsändernd.

Art. 4 Abs. 4 ermächtigt ebenfalls österreichische Organe zur Setzung von Hoheitsakten auf ausländischem Staatsgebiet und deutsche Organe zur Setzung von Hoheitsakten auf österreichischem Staatsgebiet. Auch Art. 4 Abs. 4 ist daher verfassungsändernd. Das durch Art. 4 Abs. 2 zweiter Satz rezipierte Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland vom 14. September 1955 über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr enthält verfassungsändernde Bestimmungen, sodaß auch die rezipierende Norm als verfassungsergänzend zu qualifizieren ist.

Zu Artikel 5:

Dem Sinne dieses Vertrages entsprechend, werden durchreisende Personen im fahrplanmäßigen Eisenbahndurchgangsverkehr von der Paß- und Sichtvermerkspflicht befreit. Die Regelung, daß Personen im Alter von mehr als 16 Jahren einen mit einem Lichtbild versehenen Ausweis mit sich führen müssen, entspricht mehreren mit der BRD über den Durchgangsverkehr abgeschlossenen Verträgen und scheint erforderlich, um im Bedarfsfall die Identität von Reisenden feststellen zu können.

Für den Umleitungsverkehr gemäß Art. 1 Abs. 1 lit. b gilt die Befreiung von der Paß- und Sichtvermerkspflicht nur bis zur Dauer von drei Tagen nach dem Eintritt einer Streckenunterbrechung auf österreichischem Gebiet. Während dieser Zeit ist auch die Mitnahme des für Personen von mehr als 16 Jahren vorgesehenen amtlichen Lichtbildausweises nicht erforderlich.

Zu Artikel 6:

Die in Abs. 1 festgelegte Befreiung der im Eisenbahndurchgangsverkehr beförderten Waren von den Ein- und Ausgangsabgaben und den wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen trägt dem Wesen dieses Verkehrs Rechnung, in welchem die Waren sich nur aus verkehrstechnischen Gründen im Zuge der Beförderung auf deutschem Zollgebiet befinden. Die getroffenen Regelungen lehnen sich an die Bestimmungen der Art. 17 Abs. 1 und 22 des Vertrages vom 6. September 1962 zwischen

der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über Zollerleichterungen im kleinen Grenzverkehr und im Durchgangsverkehr, BGBl. Nr. 52/1964, an.

In den Abs. 2 und 3 finden sich Bestimmungen über die Zollüberwachung der beförderten Waren und über den von den Österreichischen Bundesbahnen vorzunehmenden Raumverschluß.

Zu Artikel 7:

Dieser Artikel enthält Fragen der gesundheitspolizeilichen und tierärztlichen Grenzkontrolle sowie Fragen der phytosanitären Beschau. Er entspricht den in anderen Verträgen enthaltenen analogen Regelungen.

Zu Artikel 8:

Es obliegt den Eisenbahnen, die Züge im Eisenbahndurchgangsverkehr unter Bahnverschluß zu halten. Die Beförderung unter Bahnverschluß umfaßt hiabei alle Maßnahmen, die geeignet sind, im Sinne des Vertrages zu verhindern, daß Reisende während des Durchgangsverkehrs zu- oder aussteigen oder Waren in den Zug oder aus dem Zug verbringen. In welcher Weise dieser Verschluß erfolgt, wird von den jeweiligen örtlichen und sonstigen gegebenen Verhältnissen abhängen. Die Einzelheiten der Durchführung obliegen den beiden Eisenbahnen. Sie werden unter anderem durch Plombierung, durch Überwachung, durch betriebliche Maßnahmen und dergleichen erfolgen.

Art. 8 Abs. 2 zweiter und dritter Satz sind verfassungsändernd. Durch diese Bestimmungen wird österreichischen Bediensteten die Ausübung polizeilicher Befugnisse, also hoheitlicher Akte, außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes übertragen. Auch die Aufnahme einer amtlichen Niederschrift, die eine öffentliche Urkunde mit besonderer Beweiskraft darstellt, ist als solcher hoheitlicher Akt zu qualifizieren.

Zu Artikel 9:

Da nicht ausgeschlossen werden kann, daß österreichische Staatsbürger oder Drittausländer unter Verletzung des gegenständlichen Vertrages in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gelangen oder Staatsangehörige der Bundesrepublik Deutschland oder Drittausländer gleichfalls unter Verletzung dieses Vertrages in das Gebiet der Republik Österreich gelangen, wurde in diesem Artikel für beide Vertragsstaaten die Übernahmsverpflichtung solcher Personen statuiert. Derartige Vereinbarungen sind international üblich und im zwischenstaatlichen Reiseverkehr erforderlich. Bei der Rückübernahme der in Rede stehenden Personen ist der Notenwechsel zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

vom 19. Juli 1961, betreffend die Übernahme von Personen an der Grenze zwischen Österreich und der Bundesrepublik Deutschland (österreichisch-deutsches Schubabkommen), BGBl. Nr. 227/1961, sinngemäß anzuwenden.

Zu Artikel 10:

Diese Bestimmung ist im Zusammenhang mit der Verpflichtung der Eisenbahnen, die Züge unter Bahnverschluß zu halten, zu verstehen. Das Verlangen der zuständigen Behörden der Bundesrepublik Deutschland, aus wichtigen Gründen bestimmte Teile des Bahnhofsreiches abzusperren, richtet sich an die Deutsche Bundesbahn.

Zu Artikel 11:

In diesem Artikel werden die mit der Durchbeförderung von Postsendungen zusammenhängenden Fragen geregelt.

Zu Artikel 12:

Das im Eisenbahndurchgangsverkehr tätige Personal der Vertragsstaaten wird durch diese Bestimmung verpflichtet, sich gegenseitig zu unterstützen.

Die in Ausübung der Beistandspflicht gesetzten Handlungen sind jeweils den Behörden anzurechnen, deren Organe unterstützt werden. Diese Bestimmung ermächtigt daher nicht in einer über die Art. 4 und 8 hinausgehenden Weise zur Setzung von Hoheitsakten auf fremdem Staatsgebiet und ist somit nicht als verfassungsändernd zu qualifizieren.

Zu Artikel 13:

Dieser Artikel enthält Bestimmungen über den strafrechtlichen Schutz des im Eisenbahndurchgangsverkehr tätigen Personals. Diese Bestimmung entspricht den internationalen Gepflogenheiten und den in einschlägigen Verträgen mit den Nachbarstaaten üblichen Regelungen.

Zu Artikel 14:

Durch diesen Artikel wird dem im Eisenbahndurchgangsverkehr tätigen Personal das Recht eingeräumt, während der Dienstverrichtung im anderen Vertragsstaat Dienstkleidung zu tragen. Weiters enthält er Bestimmungen über die Verwendung von Bediensteten im anderen Nachbarstaat und über Maßnahmen bei Erkrankung oder bei Unfällen von im Eisenbahndurchgangsverkehr tätigen Bediensteten.

Zu Artikel 15:

Abweichend von Art. 2 des Vertrages gelten für Beförderungen im Sinne der Art. 1 und 3 die beförderungsrechtlichen und tarifrechtlichen Bestimmungen, die gegolten hätten, wenn die Beförderung über Strecken der ÖBB erfolgt

875 der Beilagen

11

wäre. Die internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (CIV) und über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) finden daher nur Anwendung, wenn sie auch bei Beförderungen über Strecken der Österreichischen Bundesbahnen gegolten hätten.

Mit 1. Jänner 1973 wurde das Beförderungssteuergesetz durch Art. II Abs. 1 Z. 2 des Bundesgesetzes vom 15. Juni 1972 über die Einführung des Umsatzsteuergesetzes 1972, BGBl. Nr. 224, außer Kraft gesetzt. An Stelle der Beförderungssteuer unterliegen mit dem Inkrafttreten des Umsatzsteuergesetzes 1972, BGBl. Nr. 223, die Beförderung im Eisenbahndurchgangsverkehr in Österreich nunmehr der Umsatzsteuer. Durch § 3 Abs. 12 zweiter Satz des Umsatzsteuergesetzes 1972 wird ausdrücklich klargestellt, daß als inländischer Teil der Leistung auch die Beförderung auf ausländischen Durchgangsstrecken gilt, soweit eine durchgehende Abfertigung nach Inlandstarifen erfolgt.

Zu Artikel 16:

Abs. 1 räumt den Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen die Möglichkeit ein, unter gewissen Voraussetzungen auch auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland eisenbahnpolizeiliche Befugnisse auszuüben, also hoheitliche Akte außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets zu setzen, und ist daher verfassungsändernd.

Abs. 2 behandelt den Schutz von Reisenden im Umleitungsverkehr (Art. 1 Abs. 1 lit. b) vor Verfolgungshandlungen von Behörden der Bundesrepublik Deutschland wegen vorher begangener strafbarer Handlungen. Durch diese Bestimmung soll verhindert werden, daß eine Person, die nur im Zug eines förmlichen und durch zwischenstaatliche Vereinbarungen festgelegten Auslieferungsverfahrens in den Gewahrsam der Behörden der Bundesrepublik kommen könnte, durch die Umleitung des Zuges dorthin gelangt.

Diesen Schutz genießen nur Reisende, die nicht deutsche Staatsangehörige sind. Er bezieht sich auf Handlungen, die begangen worden sind, bevor der Täter auf Grund der Umleitung infolge der Unterbrechung der vorgesehenen Strecke auf österreichischem Hoheitsgebiet in deutsches Hoheitsgebiet gelangt ist. Diese Immunität gilt nur drei Tage nach Eintritt der Streckenunterbrechung. Diese Befristung ist vorgesehen, weil davon ausgegangen werden kann, daß nach dieser Zeit die Umleitung über deutsches Gebiet allgemein bekannt ist.

Zum Schutz deutscher Reisender wird dafür Sorge zu tragen sein, daß die Reisenden in geeigneter Weise darauf hingewiesen werden, der Zug werde infolge einer Unterbrechung der Strecke auf dem Gebiet der Republik Österreich

über das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland umgeleitet. Den Reisenden wird weiter die Möglichkeit zu bieten sein, den Zug rechtzeitig auf österreichischem Staatsgebiet zu verlassen.

Zu Artikel 17:

Art. 17 behandelt die Haftung im Eisenbahndurchgangsverkehr.

Abs. 1 regelt die Haftung für den Fall, daß ein Reisender beim Betrieb der Eisenbahn im Eisenbahndurchgangsverkehr durch einen Unfall getötet oder verletzt oder eine Sache, die ein Reisender an sich trägt oder mit sich führt, beschädigt oder verloren wird. In diesem Fall sollen die ÖBB wie ein Betriebsunternehmer haften, und zwar nach österreichischem Recht. Es handelt sich also in der Hauptsache um eine Rechtsanwendungsregel (Verweisungsnorm). Die Haftung nach österreichischem Recht ist deshalb gerechtfertigt, weil es sich eben bloß um den Durchgangsverkehr handelt. Ein Beifügen der Wörter „wie ein Betriebsunternehmer“ sind deshalb wichtig, weil es nicht sicher ist, ob die ÖBB auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland Betriebsunternehmer sind. Die Eigenschaft als Betriebsunternehmer ist jedoch für die Haftung nach dem EKHG rechtlich bedeutsam.

Die Anordnung, daß die ÖBB für die DB und deren Leute einstehen, soll verhindern, daß die ÖBB die Haftung deshalb ablehnen, weil sie selbst und ihre Leute kein Verschulden an dem Unfall trifft.

Damit auch Exekutivorgane und österreichische Militärpersonen in Uniform bei Dienstreisen sowie Fahrten zu oder von ihrer Truppeneinheit oder militärischer Dienststelle auf Urlaub oder nach Hause unter die Haftungsregelung fallen, muß die Fiktion aufgenommen werden, daß sie als Reisende gelten.

Ferner wurde klargestellt, daß Ansprüche des Geschädigten gegen die DB in deren Eigenschaft als Betriebsunternehmer unberührt bleiben; den Geschädigten bleibt es daher unbenommen, allenfalls Ansprüche nach deutschem Recht gegen die DB geltend zu machen.

Abs. 2 behandelt die Haftung für verspätete Auslieferung, Überschreitung der Lieferfrist, gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, Expreßgut und Gütern (einschließlich Leichen und lebender Tiere) bei Beförderung im Eisenbahndurchgangsverkehr. Er enthält die Fiktion, daß für die Beförderung die beförderungsrechtlichen Haftungsbestimmungen gelten, die gegolten hätten, wenn die Beförderung über Strecken der ÖBB in Österreich stattgefunden hätte.

Die Haftung der DB wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Abs. 3 behandelt die Haftung im Fall von Unfällen österreichischer Bediensteter im Eisenbahndurchgangsverkehr. Auch hier wird im ersten Satz eine Fiktion aufgestellt: Der Grund hiefür ist, daß die Bediensteten im Fall eines Unfalls nicht besser und nicht schlechter gestellt werden sollten, als wenn sich der Unfall beim Betrieb der Eisenbahn in Österreich ereignet hätte. Auch hier wird, wie im Abs. 2 zweiter Halbsatz vorgesehen, daß die ÖBB für die DB und deren Leute einstehen müssen und ihre Haftung nicht deshalb ablehnen können, weil sie selbst oder einen ihrer Leute kein Verschulden trifft.

Die Haftung der DB gegenüber den im Eisenbahndurchgangsverkehr tätigen österreichischen Bediensteten wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Abs. 6 behandelt alle anderen Fälle der Haftung für Schäden beim Betrieb der Eisenbahn im Durchgangsverkehr als die in den vorstehenden Absätzen oder in anderen Abkommen geregelt, z. B. die Haftung für Schäden, die dadurch entstehen, daß jemand durch eine aus dem fahrenden Durchgangszug geworfene Flasche verletzt oder daß jemand durch den Durchgangszug an einer Eisenbahnkreuzung infolge versehentlichen Nichtschließens der Schranken getötet wird. Es handelt sich soweit um Personen, die nicht Reisende oder Bedienstete im Sinne der Abs. 1 und 3 sind. Um dem Geschädigten die Geltendmachung seiner Ansprüche zu erleichtern — es wird ja oft für einen Außenstehenden schwierig sein, die Frage zu beurteilen, welche Eisenbahn ein Verschulden trägt — wird bestimmt, daß soweit die eine oder andere Eisenbahn haftet, auch die andere Eisenbahn die Haftung als Gesamtschuldner trifft.

Abs. 8 sieht vor, daß die Klage nur vor den Gerichten des Staates der in Anspruch genommenen Eisenbahn erhoben werden kann, um zu verhindern, daß eine Eisenbahn vor den Gerichten des anderen Vertragsstaates verklagt wird, was mit Schwierigkeiten für die Bahn verbunden sein kann.

Abs. 9 gibt den ÖBB die Möglichkeit des Rückgriffs gegen die DB, wenn die ÖBB auf

Grund der vorstehenden Bestimmungen Ersatz geleistet haben und der Unfall durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der DB oder ihrer Leute oder durch Mängel der Anlagen oder der Fahrbetriebsmittel der DB verursacht worden ist.

Zu Artikel 18:

Sofern erforderlich werden die beteiligten beiderseitigen Verwaltungen Maßnahmen zur Durchführung des Vertrages miteinander abstimmen.

Zu Artikel 19:

Die Bundesrepublik Deutschland behält sich durch diese Bestimmung das Recht vor, den Eisenbahndurchgangsverkehr zeitweilig ganz oder teilweise zu sperren, wenn es die Sicherheit im Durchgangsverkehr erfordern sollte.

Zu Artikel 20:

Zur Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung des Vertrages, die durch die beiderseitigen zuständigen Behörden nicht bereinigt werden können, ist ein Schiedsgericht zu bilden. Die Bestimmungen über die Bestellung, Zusammensetzung und Beschlüffassung dieses Schiedsgerichtes entsprechen den in analogen Bestimmungen in anderen Verträgen enthaltenen Regelungen.

Zu Artikel 21:

Auf Wunsch der Bundesrepublik Deutschland wurde die Geltung des Vertrages auch auf das Land Berlin erstreckt. Innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages kann jedoch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Österreichischen Bundesregierung gegenüber eine gegenteilige Erklärung abgeben.

Zu Artikel 22:

Der Vertrag ist als gesetz- und verfassungsändernder Staatsvertrag zu ratifizieren. Er tritt am 1. Tag des zweiten Monates nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.