

1038 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (948 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1992, das Eisenbahnbeförderungsgesetz, das Bundesbahngesetz 1992 und das Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion und das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 geändert werden (Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 – EIRAG 1997)

Eisenbahnrechtsreform:

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

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

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

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

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

Kosten:

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

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

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

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

Verfassungsrechtsgrundlage:

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

EU/EWR-Konformität:

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

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

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

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

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage erstmals in seiner Sitzung am 25. November 1997 in Verhandlung genommen. Nach der Berichterstattung durch den Abgeordneten Johann **Kurzbauer** wurden die Verhandlungen vertagt. Am 3. Dezember 1997 setzte der Verkehrsausschuß seine Beratungen fort.

Nach Wortmeldungen der Abgeordneten Rudolf **Parnigoni**, Reinhart **Gaugg**, Wolfgang **Jung** sowie des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem** wurden die Verhandlungen neuerlich vertagt.

Die Verhandlungen wurden am 5. Dezember 1997 wieder aufgenommen und nach Sitzungsunterbrechungen am 9. Dezember 1997 fortgesetzt.

Die Sitzung am 9. Dezember 1997, in der die Abgeordneten Dr. Volker **Kier**, Peter **Rosenstingl**, Mag. Gabriela **Moser**, Josef **Edler**, Mag. Helmut **Kukacka**, Rudolf **Parnigoni** sowie der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem** das Wort ergriffen, wurde neuerlich unterbrochen.

An der abschließenden Debatte am 10. Dezember 1997 beteiligten sich die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Reinhard **Gaugg**, Mag. Helmut **Kukacka**, Mag. Gabriela **Moser**, Dr. Volker **Kier**, Josef **Edler**, Helmut **Dietachmayr**, Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch**, Franz **Hums** und der Obmann des Verkehrsausschusses Rudolf **Parnigoni** sowie der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem**.

Im Zuge der Debatte brachten die Abgeordneten Dr. Volker **Kier** sowie die Abgeordneten Rudolf **Parnigoni** und Mag. Helmut **Kukacka** Abänderungsanträge ein.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung der Abänderungsanträge der Abgeordneten Dr. Volker **Kier** sowie der Abgeordneten Rudolf **Parnigoni** und Mag. Helmut **Kukacka** in getrennter Abstimmung mit wechselnden Mehrheiten angenommen. Darüber hinaus traf der Verkehrsausschuß mit Stimmenmehrheit folgende Ausschlußfeststellung:

„1. Zum Benützungsentgelt gemäß Artikel I §§ 22 Abs. 1, 24d und e, sowie gemäß Artikel III, § 2 Abs. 4:

Im Eisenbahngesetz sind in Ausführung der EU-Regelungen grundsätzliche Bestimmungen über die allgemeinen Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes (§§ 24d und 24e) sowie die darauf aufbauende Festsetzung des konkreten Benützungsentgeltes (§ 22 Abs. 1) vorgesehen, welche für alle Eisenbahnen nach diesem Gesetz gelten sollen. Die seitens des Bundes als Eigentümer der ÖBB bereits getroffene Sonderbestimmung für die Festsetzung und Entrichtung des konkreten Benützungsentgeltes

hinsichtlich der ÖBB im Bundesbahngesetz in Verbindung mit dem Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz bleibt durch diese neue allgemeine Regelung im Eisenbahngesetz unberührt aufrecht.

2. Zu Artikel I, § 24:

Zur Mitbenützungsregelung nach § 24 Abs. 1 wird über die in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage getroffenen Aussagen hinaus der Gesetzeswortlaut präzisiert, wobei die schon bisher bestehende Regelung im Grundsatz unverändert bleibt. Im Fall der Nichteinigung zwischen den Unternehmen hätte, auch über Kostenersatz bzw. Entgelt, die unabhängige Schiedsstelle zu entscheiden.

3. Zu Artikel I, § 24a Abs. 5:

Als Umschlaganlagen im Sinne dieser Bestimmung sind beispielsweise Portalkräne, Mobilkräne und Abstellflächen gemeint.

4. Zu Artikel III:

Der Ausschuß hält fest, daß mit der Vereinbarung vom 9. Dezember 1997 zwischen dem Vorstand und der betrieblichen Interessenvertretung der Österreichischen Bundesbahnen Pensionsreformaßnahmen analog der Pensionsreform für Bundesbeamte im 1. Budgetbegleitgesetz und Arbeitern, Angestellten, Bauern und Selbständigen im 2. Budgetbegleitgesetz durchgeführt werden. Es handelt sich hiebei unter anderem um folgende Maßnahmen:

- a) Bei der Berechnung der Pensionen wird der Ruhegehalt auf der Basis der höchsten 18 Beitragsjahre bei Pensionsantritt bis zum 60. Lebensjahr, absinkend auf die höchstens 15 Beitragsjahre bei Pensionsantritt zum 65. Lebensjahr berechnet. Die Durchrechnung wird schrittweise beginnend mit dem Jahr 2003 eingeführt. Während des Übergangszeitraumes von 2003 bis 2019 wird eine prozentuelle Begrenzung des Durchrechnungsverlustes vorgesehen. Verglichen mit der alten Berechnungsmethode werden durchgerechnete Pensionen von 10 000 S um nicht mehr als 1%, Pensionen von 28 000 S um nicht mehr als 7% vermindert werden.
- b) Der Nebengebührendurchschnittssatz wird schrittweise von 10% auf 15% beginnend vom Jahr 2003 bis 2020 angehoben. Die Obergrenze von derzeit 2 663 S wird sich im selben Ausmaß wie die Bezüge der Bundesbahnbediensteten erhöhen. Sie wird schrittweise beginnend mit dem Jahr 2012 bis 2019 von der jeweils geltenden Höhe aus um 25% angehoben.
- c) Die Anpassung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse wird nach dem Anpassungssystem des ASVG ab dem Jahr 2000 erfolgen.
- d) Bei Zusammentreffen von Erwerbseinkommen und Pension wird ab 1. Jänner 2001 eine Teilpension berechnet, wenn es sich um keine geringfügige Beschäftigung handelt und Pension und Erwerbseinkommen den Betrag von 12 000 S überschreiten.

Es wird weiters festgehalten, daß die nachhaltige Umsetzung der Pensionsreformaßnahmen in der Bundesbahn-Pensionsordnung durch eine Eigentümerweisung an den Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen wie folgt sichergestellt werden soll:

„Zur Wahrung des kaufmännischen (unternehmerischen) Interesses und der Kontinuität der sozialen Regelungen des Unternehmens ÖBB erlaube ich mir, im Rahmen der Hauptversammlung des Eigentümers der ÖBB die Mitglieder des Aufsichtsrates der ÖBB davon in Kenntnis zu setzen, daß die Hauptversammlung eine Änderung der geltenden Pensionsordnung der Bediensteten der ÖBB vom 9. Dezember 1997 als eine derart tiefgreifende Änderung von die Grundsätze des Unternehmens betreffenden Regelungen erachtet, daß der Vorstand des Unternehmens der ÖBB diese Pensionsordnung nur mit Zustimmung des Aufsichtsrates und auch nur dann ändern kann, wenn hierfür die Zustimmung der Hauptversammlung gegeben ist.

Ich ersuche Sie, die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrates von diesem im kaufmännischen Interesse des Unternehmens ÖBB gelegenen Beschluß der Hauptversammlung des Eigentümerversprechers der ÖBB in Kenntnis zu setzen und gegebenenfalls alle hierfür notwendigen Maßnahmen einzuleiten.“

Vor einer allfälligen Änderung dieser Weisung ist dem Ministerrat zu berichten.

Durch die Bestimmungen des § 21 Abs. 3 bis 7 Bundesbahn-Gesetz bleibt der privatrechtliche Charakter der Dienstverhältnisse der ÖBB-Bediensteten („Bundesbahnbeamten“) unberührt.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1997 12 10

Johann Kurzbauer

Berichterstatter

Rudolf Parnigoni

Obmann

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

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

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

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

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

Eisenbahnunternehmen können sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

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

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

2. § 4 lautet:

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

1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;
2. die der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr – insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr – zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen.

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

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

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

4. § 13 Abs. 3 erster Satz lautet:

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

5. § 14 Abs. 2 lautet:

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

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

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

(6) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen, die für die Ausübung der Zugangsrechte (§§ 24a bis 24g) erforderlich sind und inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten. Darüber hinaus können ausländische Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen – soweit hierfür nicht staatsvertragliche Regelungen bestehen – auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid der Behörde anerkannt werden, wenn der Antragsteller einen zugrundeliegenden gleichwertigen Sicherheitsstandard belegt.“

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

„wobei einem inländischen Eisenbahnunternehmen solche mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und mit gleichwertigem Sicherheitsstandard gleichgehalten werden,“

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

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

9. § 17 Abs. 2a lautet:

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

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

„Europakonzession

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

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

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

11. § 21 Abs. 3 lautet:

„(3) Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung des Personals, das Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ausführt, durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu regeln. Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde, welche zu erteilen ist, wenn nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.“

12. In § 22 lauten Abs. 1 bis 4:

„(1) Das Eisenbahnunternehmen bzw. das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Verkehr auf Grund von Tarifen, und im Personenverkehr auch von Fahrplänen, anzubieten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Eisenbahnverkehrs anzubieten und zur Verfügung zu stellen. Für die Benützung nach § 24a ist auf Grundlage der allgemeinen Kriterien (§ 24e) zu regeln, wie das konkrete Benützungsentgelt festgesetzt wird.

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

(3) Die Behörde kann unter Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 Änderungen der Tarife anordnen. Außerhalb des Anwendungsbereiches dieser Verordnung kann die Behörde Änderungen der Fahrpläne anordnen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

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

12a. In § 22 lautet Abs. 6:

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

13. § 23 lautet:

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

14. § 24 lautet:

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

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

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

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

(5) Kommt eine Vereinbarung gemäß Abs. 4 in Verbindung mit Abs. 1 oder 3 binnen angemessener Frist nicht zustande, so hat auf Antrag des Unternehmens, das den Anschluß oder die Mitbenützung begehrt, die unabhängige Schiedsstelle unter Berücksichtigung angemessener Kosten und branchenüblichen Entgelts, nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung sowie unter Berücksichtigung der

öffentlichen Interessen zu entscheiden, auf welche Weise der Anschluß oder die Mitbenützung zu gestatten ist.“

15. Nach § 24 werden folgende Bestimmungen eingefügt:

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

(2) Schieneninfrastruktur umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.

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

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

(4) Für die Ausübung von Zugangsrechten erforderlich sind

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

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

§ 24b. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Begehren des bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Zugangswerber eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, wenn die Einhaltung der mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und für die vom Antrag betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, daß die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen

notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangswerbers verlangen.

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

§ 24c. (1) Die Wahrnehmung der Aufgaben der Zuweisungsstelle, welche die Zuweisung von Fahrwegkapazität vornimmt, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen für seine Schieneninfrastruktur. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann aber auch eine Vereinbarung mit einer anderen Zuweisungsstelle treffen, welche die Aufgaben in seinem Namen wahrnimmt; dies bedarf der Zustimmung der Behörde. Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, haben die Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und im Rechnungswesen auszuweisen; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

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

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

§ 24d. Das Benützungsentgelt ist insbesondere nach Art und Zeit der Verkehrsleistungen, Art einschließlich Nutzung und Abnutzung der Schieneninfrastruktur sowie Marktlage festzusetzen, wobei für gleichartige Verkehrsleistungen auf demselben Markt keine Ungleichbehandlung erfolgen darf. Für Leistungen nach Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 kann eine globale Vereinbarung über die zu zahlenden Benützungsentgelte getroffen werden.

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

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

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

(3) Wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen binnen zwei Monaten nach Erhalt aller erforderlichen Angaben kein Anbot legt oder das Begehren nicht abgelehnt hat, kann der Zugangswerber Beschwerde an die Schiedsstelle (§ 24g) erheben. Die Schiedsstelle hat dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufzutragen, dem Zugangswerber binnen vier Wochen gemäß Abs. 1 ein Anbot zu legen oder das Begehren abzulehnen. Kommt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem nicht fristgerecht nach, hat die Schiedsstelle dem Zugangswerber aufzutragen, seinerseits binnen zwei Monaten ein Anbot über die Modalitäten des begehrten Zugangs vorzulegen. Wird dem nicht nachgekommen, ist die Beschwerde zurückzuweisen. Ansonsten entscheidet die Schiedsstelle ausgehend vom Anbot des Zuweisungswerbers.

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

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

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

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

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

(2) Die Schiedsstelle besteht aus einem Vorsitzenden und fünf weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitgliedes an dessen Stelle. Der Vorsitzende und dessen Ersatzmitglied, die dem Richterstand anzugehören haben, werden vom Bundesminister für Justiz bestellt. Die übrigen Mitglieder und deren Ersatzmitglieder, die Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens sein müssen, werden vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr bestellt.

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

(4) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

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

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

(6) Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schiedsstelle das AVG anzuwenden. Entscheidungen der Schiedsstelle unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im

10

1038 der Beilagen

Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist gegen Entscheidungen nach § 24f zulässig.

(7) Die Mitglieder haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Schiedsstelle zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.“

16. § 25 lautet:

„§ 25. Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung von Leistungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 richtet sich auf Bundeseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967.“

17. Im § 26 entfällt Abs. 1.

18. Im § 26 lautet Abs. 5:

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

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

„(1) Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung (§ 19), die vorübergehende oder dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines -streckenteiles zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Die Bewilligung zur dauernden Einstellung darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke bzw. des -streckenteiles zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben; zur Überprüfung dessen kann die Behörde erforderlichenfalls eine öffentliche Interessentensuche veranlassen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(1a) Die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 bleibt unberührt.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines -streckenteiles bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.“

20. Im § 30 lautet lit. b:

„b) bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (§ 17 Abs. 4 und § 17a Abs. 2), durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung (§ 29 Abs. 2) oder bei Konzessionsentzug (§ 17a Abs. 2 und § 56);“

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

„(5) Im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens kann die Behörde insbesondere auch anordnen, daß eine zeitlich befristete Erprobung von Fahrbetriebsmitteln außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu erfolgen hat, sofern dies für eine ausreichende Beurteilung der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.“

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

„§ 54a. Wer eine öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Konzession oder eine nicht-öffentliche Eisenbahn ohne die erforderliche Genehmigung baut oder betreibt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür von der Behörde (§ 12) mit einer Geldstrafe bis zu 100 000 S zu bestrafen.“

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

„(3) Bundeseigene Eisenbahnen im Sinn des § 14 Abs. 2 bzw. Abs. 5 bedürfen für die Erbringung von Verkehrsleistungen in dem zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../1997 bestehenden Umfang keiner Konzession nach § 17 Abs. 2a.“

Artikel II

Änderung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes

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

1. § 5 Abs. 1 lautet:

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

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

3. Im § 6 entfällt Abs. 5.

Artikel III

Änderung des Bundesbahngesetzes

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

1. § 2 Abs. 4 lautet:

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

2. § 21 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Bund trägt den Pensionsaufwand für die Ruhe- und Versorgungsgenüßempfänger der Österreichischen Bundesbahnen in jenem Ausmaß, das auf Grund der Umsetzung der Maßnahmen gemäß Abs. 6 nachvollziehbar ist.“

3. § 21 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Österreichischen Bundesbahnen haben an den Bund monatlich einen Beitrag zur Deckung des Pensionsaufwandes zu leisten. Dieser Beitrag beträgt 26% des Aufwandes an Aktivbezügen für Bundesbahnbeamte und erhöht sich ab 1. Jänner 2003 jährlich um 0,13 Prozentpunkte des Aufwandes an Aktivbezügen für Bundesbahnbeamte bis zu einem Betrag in Höhe von 30% des Aufwandes an Aktivbezügen für Bundesbahnbeamte. Er ist von den Österreichischen Bundesbahnen an den Bund zu leisten. Zusätzlich sind 3% bzw. 4% ab 1. Juli 1999 als Pensionssicherungsbeitrag von den aktiven Bundesbahnbeamten und Ruhegenüßempfängern zu leisten. Die Pensionsbeiträge der aktiven Bundesbahnbeamten verbleiben beim Unternehmen.“

4. Dem § 21 Abs. 3 werden folgende Abs. 4 bis 6 angefügt:

„(4) Der Pensionssicherungsbeitrag für Aktive beträgt mindestens 3%, ab 1. Juli 1999 4% zusätzlich zu dem Pensionsbeitragsatz von 10,25% nach dem ASVG. Der Pensionssicherungsbeitrag für Ruhegenüßempfänger beträgt mindestens 3%, ab 1. Jänner 2000 3,25%, ab 1. Jänner 2001 3,5%, ab 1. Jänner 2002 3,75% und ab 1. Jänner 2003 4%.

(5) Der Pensionssicherungsbeitrag vermindert sich wie folgt:

- a) Der Pensionssicherungsbeitrag vermindert sich für aktive Bundesbahnbeamte, die Anspruch auf Ruhegenuß in Höhe der vollen Ruhegenußbemessungsgrundlage nach dem 31. Dezember 2019 erwerben, ab 1. Jänner 2000 um 1,5%.
- b) Der Pensionssicherungsbeitrag vermindert sich für Ruhegenußempfänger für Ruhegenüsse:
 1. die erstmals ab dem 1. Jänner 2003 gebühren um 0,1%,
 2. die erstmals ab dem 1. Jänner 2004 gebühren um 0,2%,
 3. die erstmals ab dem 1. Jänner 2005 gebühren um 0,3%,
 4. die erstmals ab dem 1. Jänner 2006 gebühren um 0,4%,
 5. die erstmals ab dem 1. Jänner 2007 gebühren um 0,5%,
 6. die erstmals ab dem 1. Jänner 2008 gebühren um 0,6%,
 7. die erstmals ab dem 1. Jänner 2009 gebühren um 0,7%,
 8. die erstmals ab dem 1. Jänner 2010 gebühren um 0,8%,
 9. die erstmals ab dem 1. Jänner 2011 gebühren um 0,9%,
 10. die erstmals ab dem 1. Jänner 2012 gebühren um 1%,
 11. die erstmals ab dem 1. Jänner 2013 gebühren um 1,1%,
 12. die erstmals ab dem 1. Jänner 2014 gebühren um 1,2%,
 13. die erstmals ab dem 1. Jänner 2015 gebühren um 1,3%,
 14. die erstmals ab dem 1. Jänner 2016 gebühren um 1,4%,
 15. die erstmals ab dem 1. Jänner 2017 gebühren um 1,5%.
- c) Der Pensionssicherungsbeitrag vermindert sich für aktive Bundesbahnbeamte pro Beschäftigungsjahr nach dem Zeitpunkt des Erreichens der Anwartschaft auf Ruhegenuß in der Höhe der vollen Ruhegenußbemessungsgrundlage um 0,2 Prozentpunkte, maximal um 1,4 Prozentpunkte. Für diese vermindert sich der Pensionssicherungsbeitrag vom Ruhegenuß im selben Ausmaß wie der Pensionssicherungsbeitrag unmittelbar vor Pensionsantritt.

(6) Durch die Vereinbarung vom 9. Dezember 1997 zwischen dem Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen und der betrieblichen Interessenvertretung über eine Änderung der Bundesbahn-Pensionsordnung wurde auf privatvertraglicher Basis unter Bedachtnahme auf die Abs. 3, Abs. 4 und Abs. 5 das bisherige Pensionssystem der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen wie folgt verändert:

1. Einführung eines Durchrechnungszeitraumes bei der Berechnung der Pension und prozentuelle Begrenzung des Durchrechnungsverlustes während des Übergangszeitraumes analog dem 1. Budgetbegleitgesetz,
2. Anpassung der Pensionen nach dem Anpassungssystem des ASVG,
3. Einführung von Teilpensionsregelungen, wenn Pension und Erwerbseinkommen den Betrag von 12 000 S überschreiten,
4. Annäherung des Berechnungssystems der Nebengebühren bei der Pension an jenes der Bundesbeamten durch schrittweise Anhebung des pauschalierten Nebengebührendurchschnittssatzes von 10% auf 15% und schrittweiser Anhebung der fixen Obergrenze um 25%.“

5. Dem § 25 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) § 21 Abs. 2 bis 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1997 tritt mit 1. Jänner 1998 in Kraft.“

Artikel IV

Änderung des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion

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

§ 1 Abs. 2 Z 2 lit. a lautet:

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